



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-  
och växtproduktionsvetenskap



# Ångbåtparken

*Ett gestaltungsförslag om att bevara ett varande*

*(A design proposal about preserving place identity)*

Av Josefine Berglund  
2021

**Handledare:** Jitka Svensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur,  
planering och förvaltning

**Examinator:** Ann Bergsjö, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur,  
planering och förvaltning

**Biträdande examinator:** Linn Osvalder, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur,  
planering och förvaltning

**Kursansvarig:** Marie Larsson

**Omslagsbild:** Josefine Berglund

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Kurs:** Independent project in Landscape Architecture (EX0852)

**Omfattning och nivå:** 30 hp, A2E

**Program:** Landscape Architecture - Master's programme

**Nyckelord:** Platsidentitet, hamnmiljö, bevarande, varande, karaktär, inneboende kvalitéer, havsbad, urbana bad,  
klimatskydd, kajstråk, marin miljö

**Utgivningsort:** Alnarp, 2021

# Ångbåtparken

*Ett gestaltungsförslag om att bevara ett varande*

Josefine Berglund

Självständigt arbete • 30 hp

Landscape Architecture – Master's Programme

Alnarp 2021

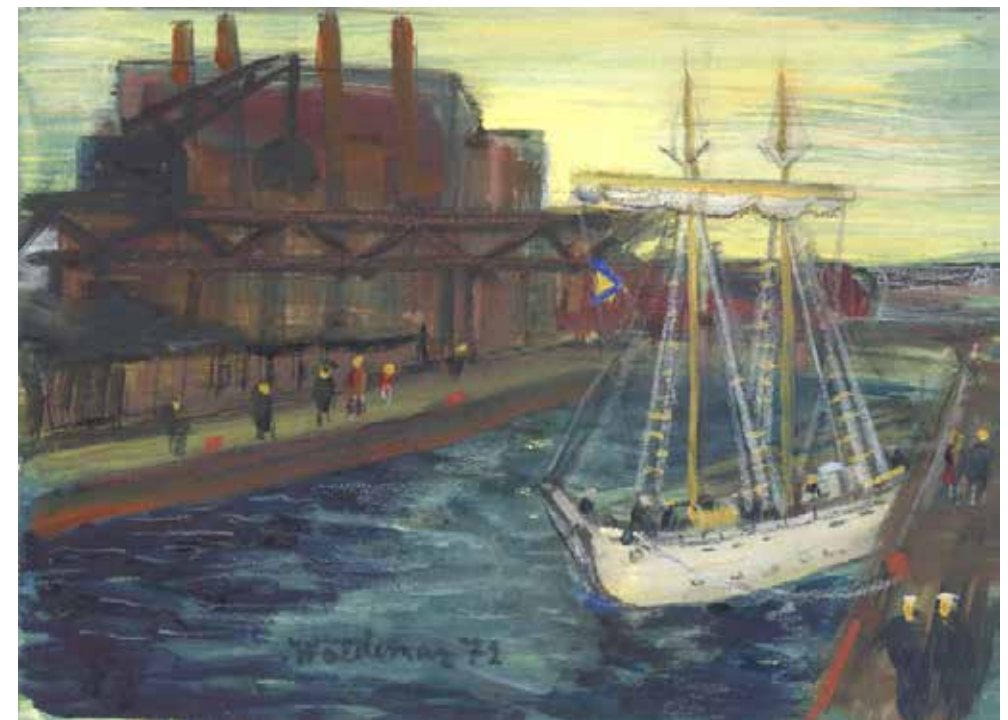
**Handledare:** Jitka Svensson

**Examinator:** Ann Bergsjö

**Biträdande examinator:** Linn Osvalder

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet  
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

*Tack till min handledare Jitka Svensson för bra råd och tryggt stöd längs vägen  
Tack Aaron och Johanna*



Figur 1. Målningen **Tall Ships Race** föreställer Stockholmskajen. Av Åke Waldemar Larsson (1972)  
/Malmö Museer.



# innehållsförteckning

## 01. introduktion

<b>sammanfattning/abstract</b>	12
<b>arbetsplan</b>	14
<b>första intrycket av platsen</b> <i>modell och dikt</i>	16

## 02. om platsen

<b>dess kulturhistoria</b> <i>platsens tidigare funktion</i>	20
<b>dess framtid</b> <i>Nyhamnens framtid</i> <i>Smörkajens framtid</i>	22
<b>platsanalys</b> <i>marknivåer; siktlinjer; vind, mobilitet, skugga</i>	24
<b>framtida klimat</b> <i>dess påverkan på platsen</i> <i>den marina miljön i Nyhamnsbassängen</i> <i>principsektioner översvämningsskydd</i>	26
<b>platsens identitet</b> <i>begreppen identitet/varande/karaktär/inneboende kvalitéer</i> <i>viktiga strukturer och rumsliga element</i>	28

## 03. förslaget

<b>koncept</b>	36
<b>situationsplan 1:1000</b>	37
<b>kopplingen till havet</b> <i>plan 1:500</i> <i>Vattenvägen, det marina promenadstråket</i> <i>Vattenvägen - sektioner</i> <i>Vattenvägen - stämningsbild mötesplats</i> <i>Vattenvägen - elevation</i> <i>detalj kajkant</i> <i>Kajbassängen och Soldäcket</i> <i>Kajbassängen och Soldäcket - sektioner</i> <i>Kajbassängen - stämningsbild</i>	38
<b>kopplingen till staden</b> <i>plan 1:400</i> <i>Containertorget</i> <i>Containertorget - sektioner</i> <i>Containertorget - elevation</i> <i>detalj betongmöbler</i>	52

## 04. reflektion

62

## 05. referenser

66

01.

# introduktion

---

*sammanfattning/abstract*

*arbetsplan*

*första intrycket av platsen*

## sammanfattning

Det här examensarbetet i landskapsarkitektur är ett gestaltungsförslag av en ny park och ett tillhörande kajstråk i Nyhamnen, Malmö. Mer specifikt den östra och nordöstra delen av Smörkajen. Detaljplanen över Smörkajen och översiktplanen över Nyhamnen har legat som grund i utformningen av platsen.

Gestaltungsförslaget har tagit avstamp i platsens befintliga kvalitéer och dess förutsättningar. Förutom de befintliga strukturer och rumsliga element som tydligt är knutna till platsens historia så har även platsens läge vid vattnet, och de möjligheter och utmaningar som det skapar, varit ett viktigt tema i arbetet. Frågeställningen har fokuserat på hur platsens identitet (i arbetet används begreppet *varande*) och dess *inneboende kvalitéer* kan bevaras och återanvändas.

Arbetet har en kronologisk ordning och börjar med platsens kulturhistoria, vad som planeras på och runt platsen och vad platsen har för förutsättningar. Sedan undersöks begreppen *identitet*, *varande*, *karaktär* och *inneboende kvalitéer* innan de appliceras på platsen. Problematiken med närheten till havet undersöks också.

Själva gestaltungsförslaget kommer i slutet och svarar på förarbetet. Diskussion och reflektion kopplar ihop arbetet som helhet efter det.

## abstract

This master thesis in Landscape Architecture is a design proposal of a new park and a connecting dockside in Nyhamnen, Malmö. More specifically the east- and northeast part of Smörkajen. The detail plan of Smörkajen and the comprehensive plan of Nyhamnen have been the basis for the design.

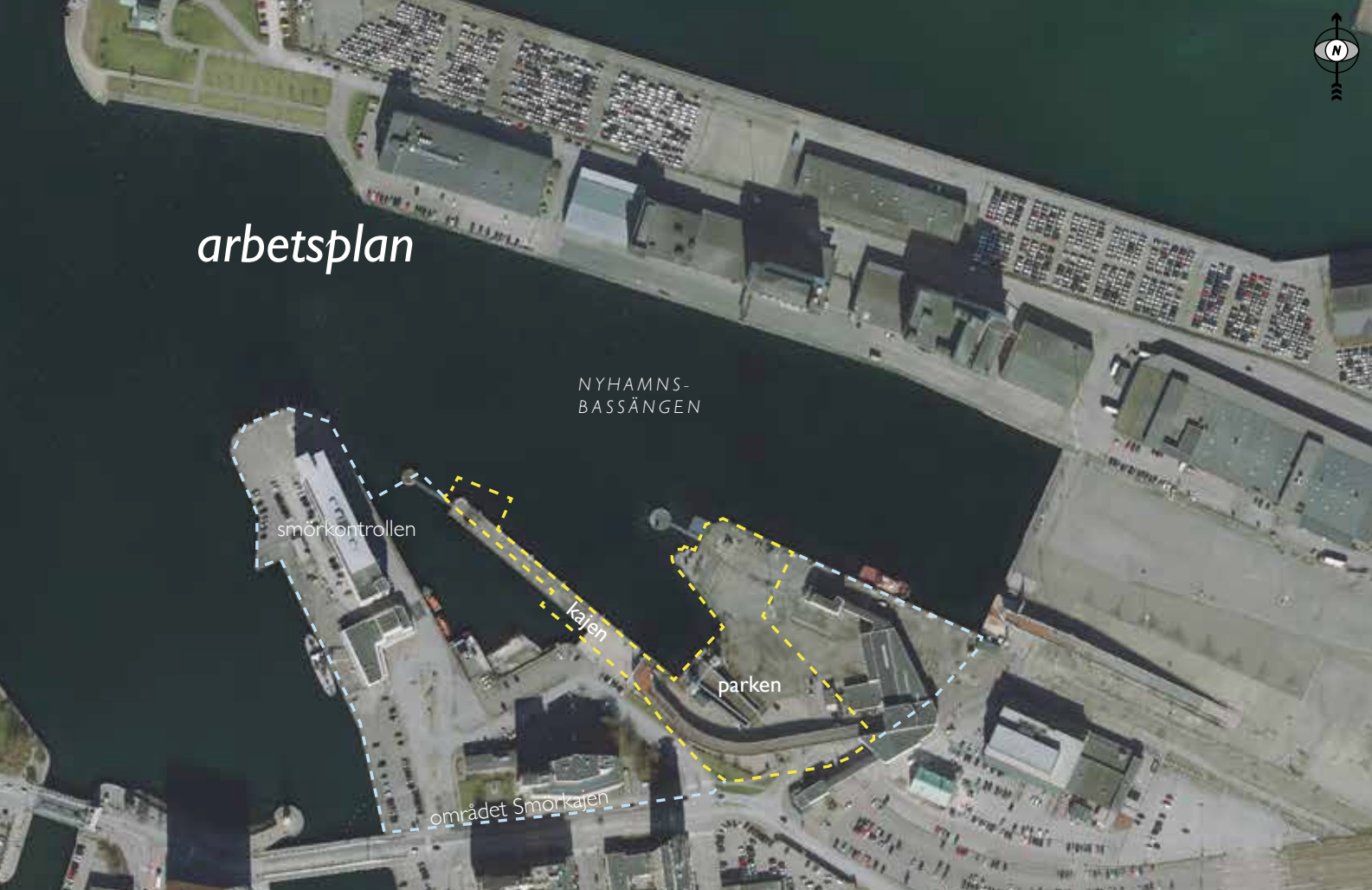
The design proposal utilises the unique qualities and conditions of the harbour environment. Besides the existing structures and spacial elements associated with the area's history the presence of water (its challenges and possibilities) has also been an important theme in this proposal. The research questions have focused on how *place identity* (in this thesis the term *being* has been used) and its *embodied qualities* can be preserved and reused.

The thesis has a chronological order and starts with the site's culture history and then continues with future plans of the site and the area surrounding it. The conditions on site are mapped out after that. Furthermore are the terms *identity*, *being*, *character* and *embodied qualities* discussed before the concepts are applied to the site. The future climate and how it might affect the site is also discussed.

The design proposal itself is placed in the end as it is a result of the research done previous to it. A discussion and reflection is made to conclude the thesis as a whole.



## arbetsplan



Figur 2. Flygfoto (2020) över Smörkajen. Gul linje visar arbetets projektområdet. © Malmö stadsbyggnadskontor

### Bakgrund:

Nyhamnen i Malmö stod färdigt i början av 1900-talet och var betydande för stadens skeppsfart och handel. Hit kom varor med järnvägen som skulle exporteras till sjöss. Även färjetrafiken var betydande i området.

Det som är intressant med Nyhamnen är dess industrimiljö, att området så tydligt är skapat efter de specifika funktioner som en hamnindustri ska ha. Det är ett landskap som är väldigt hård, med utfyllnader i havet av sten, grus, betong och annat som utgör de viktiga kajerna och kopplingen till land. Här finns få mjuka kvalitéer, såsom vegetation, däremot finns den självklara närvaron av vatten och himmel som påverkar förhållandena på platsen.

Projektområdet för examensarbetet är den planerade parken i öster samt kajen som löper mellan parken och den välkända byggnaden Smörkontrollen som ligger på den nordvästra sidan av Smörkajens område. Området där parken är planerad har tidigare använts för färjetrafik. Varor har förts till platsen via järnvägen

som är en kvarlämnad struktur som fortfarande syns tydligt på flygfoton. Senare har platsen även varit en avställningsyta för bilar som skulle fraktas till Tyskland (en bilramp i betong finns fortfarande kvar). Kajen upp till Smörkontrollen som är en del av projektområdet finns just nu bara som en smal remsa i havet men kommer att fyllas ut åt väster i samband med ombyggnad.

Enligt detaljplanen för Smörkajen kommer det byggas bostäder, kontor och verksamhetslokaler i området. Platsen jag har arbetat med är planerad att bli en park och ett havsbad. Hur ska en miljö såsom Smörkajen med dess tydliga industriella funktion och identitet/varande omvandlas för att bli en del av Malmös innerstad? Och hur ska nya funktioner och mening för människor få plats utan att platsen förlorar sin identitet/sitt varande? Förarbetet har därför varit ett sökande efter platsens varande och inneboende kvalitéer medan gestaltungsarbetet även har handlat om att skapa en vacker, intressant och lustfylld plats att vistas på.

### Avgränsningar:

Gestaltungs-förslaget har utgått ifrån den nya detaljplanen över Smörkajen och den fördjupade översiktsplanen över Nyhamnen. Jag har fokuserat på den allmänna platsmark som utger parken och den nya kajen upp mot smörkontrollen. Jag har även avgränsat mig till att fördjupa mig i mötet med havet när det kommer till klimatskydd. Nederbörd/torka och behovet av öppen fördröjning av dagvatten har funnits med indirekt men inget jag har gått in i i detalj.

### Mål:

Målet med arbetet är att presentera ett gestaltungs-förslag av parken och den sammanhängande kajkanten.

### Syfte:

Det finns många exempel på platser vars kulturhistoria förstörts på grund av andra (t.ex. ekonomiska) intressen eller genom brist på kunskap om platsen. Att en industrimiljö har kvalitéer värt att bevara håller troligtvis inte alla med om. Industrin har ofta setts på med onda ögon för att det representerat något maskinellt och storskaligt, långt bort från det som anses mänskligt. Men en plats identitet ger oss kunskap om oss själva och att ta bort den kulturhistorien är inte rätt väg att gå.

För att förhindra att befintliga kvalitéer förstörs och att platsens kulturella historia försvinner är det viktigt att veta vad platsen innan använts till och vad de befintliga kvalitéerna är för några. Det är ofta en blandning av vad som finns på platsen såsom material, skala/rumslighet, byggnader, utblickar, topografi, gatunät, vegetation, klimat, ljus, ljud etc. Syftet med arbetet är att undersöka vad den här platsens varande utgör och manifesteras i och hur den kan bevaras när funktionen av platsen ändras till park och badplats.

### Målgrupp:

Målgruppen för mitt examensarbete är de som till en viss del redan är insatta i det breda fält som landskapsarkitektur och arkitektur utgör.

### Metod:

Jag har använt mig av en iterativ process som metod för att ta mig framåt i mitt gestaltungs-arbete. Jag har gjort platsbesök och inventering av platsen där t.ex. rumslighet, skala, vegetation, material, ljus, vind, byggnader, utblickar och siktlinjer noterats för att undersöka och göra en personlig tolkning av platsens varande/identitet. Genom foton, skisser, ord, fysiska modeller, 3D modeller, sektioner etc har jag undersökt olika tankar kring både den befintliga platsen och hur gestaltningen ska se ut. Genom arbetet har jag tagit hjälp av litteratur och besök på liknande platser för att stödja eller komma vidare i min gestaltning.

Jag har även haft viss kontakt med Malmö Stad under arbetets gång som har hjälpt till att förtydliga saker och ting om detaljplanen. De har även varit ett bollplank i det tidiga skedet av gestaltungsarbetet.

### Frågeställningar:

*Vilken definition av platsidentitet är användbar för mig i mitt projekt?*

*Hur mycket av platsens historia är möjlig att bevara?*

*Vad är det som kan tänkas utgöra projektområdets identitet?*

*Vad kan mötet med vatten innebära?*

*På vilket sätt kan översvämningsskydd bli en del av gestaltningen?*

*På vilket sätt kan gestaltningen positivt påverka den marina miljön och öka dess biologiska mångfald?*

## första intrycket av platsen i dikt och intuitiv modell

KRAFTFULLHET



Så länge marken  
står stilla  
rör sig havet

följsamt mot  
de tunga stenblocken  
som lagts  
ovanpå varandra

som ett sätt  
att få  
ännu mer tyngd  
och höjd

och att sedan  
få stå där  
och luta sig  
över kanten  
över djupet



Vinden är det mest beständiga här  
liksom havet  
de två håller alltid ihop

när vinden rusar över himlen  
och drar molnen med sig  
ser havet på  
och speglar allt

Vinden manar på  
så att havets vågor  
kastar sig upp över kanten  
innan de  
sjunker tillbaka

tillsammans blir de  
så stora och öppna  
att männispor  
försvinner in i dom

långa stunder ser vi på  
hur de båda rör sig  
mot varandra



LAGER PÅ LAGER



Skarvarna sträcker ut  
sina armar mot havet  
dag efter dag  
ser man dom  
sitta där  
som små fågelskrämmare

det är som om de  
alltid suttit där  
liksom granitblocken  
alltid suttit där  
och gatustenarna  
och minnesstenen från 1903  
och asfalten och  
asfaltens lagningar  
och i asfaltens skarvar  
där växer det  
endast Korsört





02.

# om platsen

---

*dess kulturhistoria*

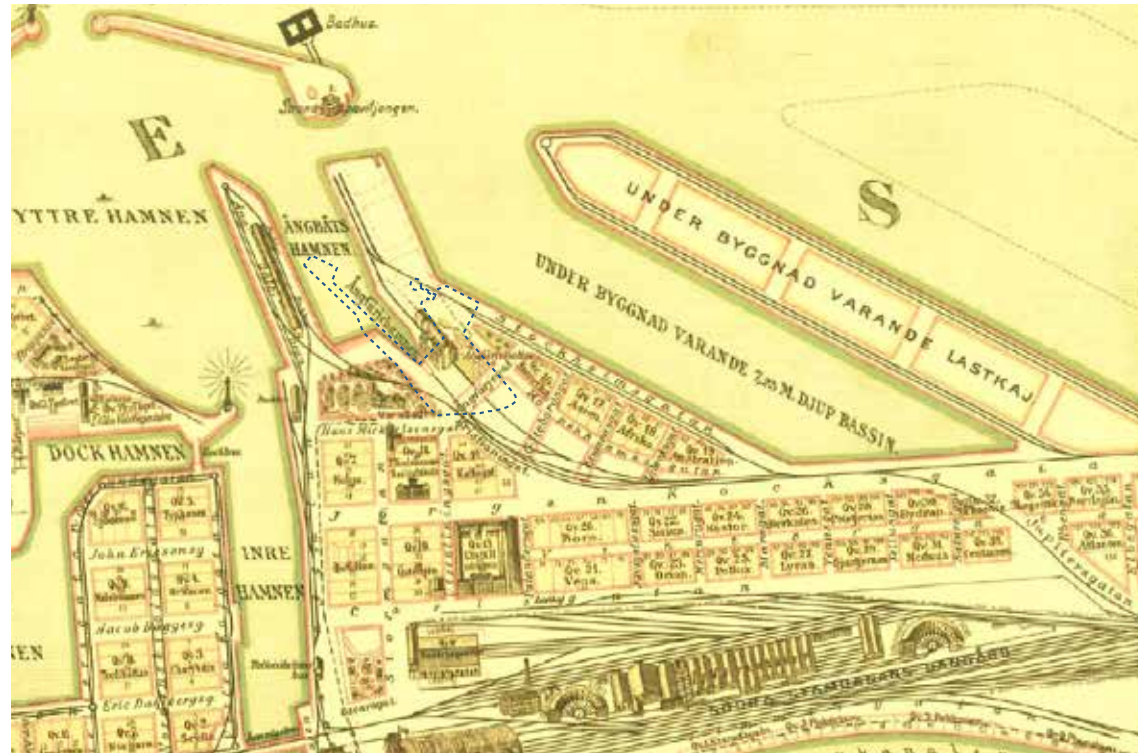
*dess framtid*

*platsanalys*

*framtida klimat*

*platsens identitet*

## dess kulturhistoria



Figur 2. Historisk karta (beskuren) från 1901 som visar hur Nyhamnen såg ut vid dess uppbyggnad.  
© Malmö Stadsbyggnadskontor

Nyhamnen färdigställs 1903 och invigs av Oscar III. Minnesmärket, ett stenmonument med kungens signatur, har fått rivningsförbud i den nya detaljplanen över Smörkajen (Malmö Stad 2020). Innan Nyhamnen kom till bestod Malmö hamn av det som kallas inre hamn, med Skeppsbron som kaj.

1864 kopplades Malmö till södra stambanan och järnvägen blev en viktig struktur som förband hamnen med resten av landet (Malmö Stad 2018). Den här strukturen går tydligt att se i Nyhamnen. Varor som exporterades och importerades kom via järnvägen och lastades på och av ångbåtar. Platsen där parken ska anläggas var under början på 1900-talet en ångfärjehamn med en ångfärjestation som SJ satte upp (se figur 2 och 3). Härifrån gick det resor till Köpenhamn (Ibid.).

Namnet Smörkajen är taget från Smörkontrollen, en byggnad vars fotavtryck fortfarande finns kvar. Där kontrollerades mejeriprodukter (som kom med järnvägen) innan de skeppades ut (Franzén et al. 2019).

Delvis har området alltså varit en arbetsplats för stuvare som lastat på och av varor men platsen har även varit av betydelse för resor och möten. Många svenskar emigrerade här ifrån mellan 1874-1939 på handelsfartyg. Även färjetrafik till Köpenhamn har länge funnits och efter 1986 gick det att resa till Tyskland. Numera går färjorna i utkanten av Nyhamnen (Malmö Stad 2018).

Södra delen av Nyhamnsbassängen (se figur 4) har använts för bil- och tåg färjetrafik, styckegods, spannmål och gödselmedel (Malmö Frihamnsaktiebolag et al. 1972).

Nyhamnsbassängen sträckte sig fram till 1990-talet ner till Jörgen Kocksgatan men fylldes igen för att göra plats åt bilar som skulle fraktas till Tyskland (Malmö Stad 2018).

Bad har också varit förknippat med Nyhamnen. Det har funnits kallbadhus och varmbadhus (Ibid.). Förhoppningsvis kan platsen i och med ombyggnaden av området igen bli en viktig plats för havsbad.



Figur 3. Ångfärjestationen med färjan Malmöhus i bakgrunden, 1940. Fotograf Gunnar Lundh (GL 002034)/Malmö Museer.



Figur 4. Historisk karta (beskuren) över Nyhamnen från 1972. Rikets allmänna kartverk © Lantmäteriet eller Malmö Stad

## Nyhamnens framtid



### Vad säger översiktsplanen?

En kort sammanfattning av det som är relevant för gestaltungsarbetet

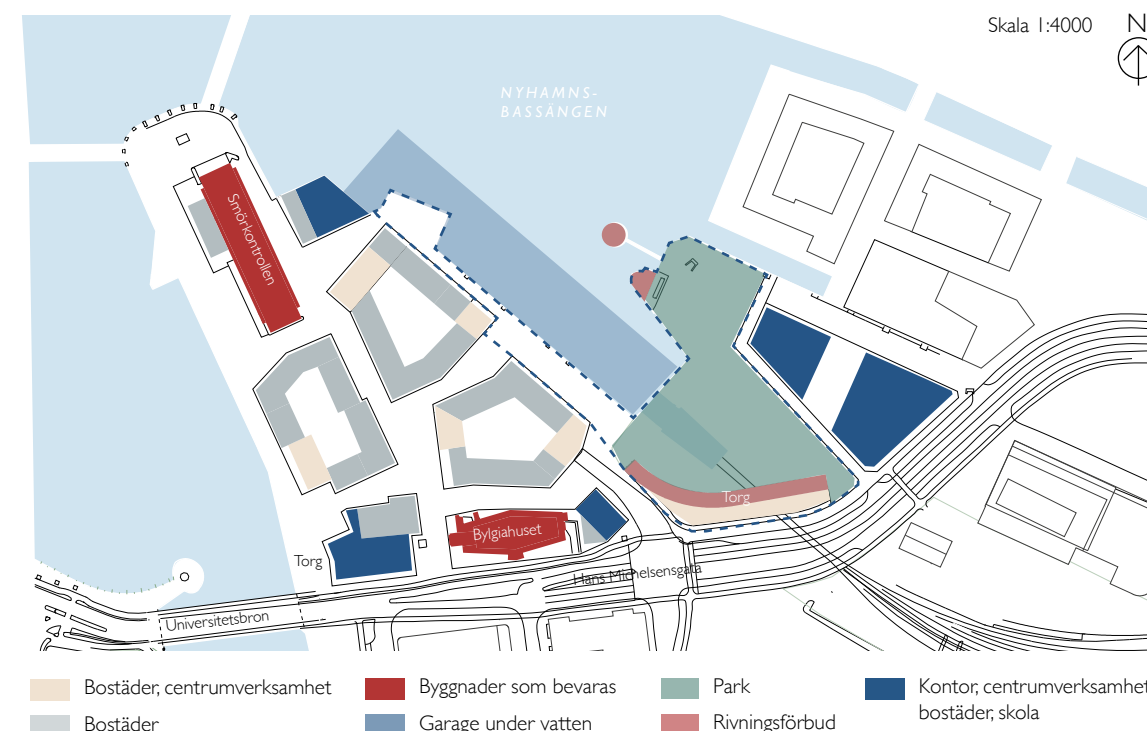
Planerna som Malmö stad har för Nyhamnen är att det ska bli en ny varierad stadsdel som blir en del av Malmös innerstad. Nyhamnens läge vid havet och dess närhet till centralstationen och annan centrumverksamhet gör området attraktivt och exploateringsgraden hög. Det kommer att byggas bostäder, olika typer av verksamhetslokaler, förskolor etc. Den västra delen av Nyhamnen kommer att förtätas med en innerstadsstruktur med höga byggnader och den östra delen kommer få en mer intim stadskaraktär.

**Områdets historia** som hamn och **dess identitet** kommer att tas tillvara genom att man bevarar vissa betydelsefulla industribyggnader och strukturer som varit en del av hamnens funktion (Malmö Stad 2019).

**Utfyllnader** i Nyhamnsbassängen kommer öka den möjliga byggytan. Resten av bassängen grundas med rena schaktmassor från 8 m djup till 4 m vilket gynnar den marina miljön samt bättre för säkerheten. Även småbåtshamn, bad och vattensport nämns. Trappor och bryggor ska öka **närheten till vattnet**. **Kustskydd** behövs mot ökade havsnivåhöjningar. Mark och kajkanter höjs till + 3 m (ibid.).

Det blir en **utmaning** att utveckla ett sådant här attraktivt område så att alla i Malmö känner sig välkomna. Marknadskrafter kommer driva upp bostadspriser och produktionskonstnader blir höga. Investeringar i allmänna platser såsom parker, kajstråk, infrastruktur och samhällsservice blir viktigt för att göra området mer inkluderande (ibid.).

## Smörkajens framtid



### Vad säger detaljplanen?

En kort sammanfattning av det som är relevant för gestaltungsarbetet

Smörkajen är den delen av Nyhamnen som är först ut med att utvecklas. Smörkajen är beläget i den västra delen av Nyhamnen där området planeras bli högt exploaterat och skapa en innerstadskänsla med kvartersstruktur. **Kajerna tillgängliggörs** med möjlighet att komma nära vattnet på olika sätt. Även en **park** planeras med anknytning till en **badplats**. Hans Michelsensgata blir en grön och bred stadsgata genom Nyhamnen.

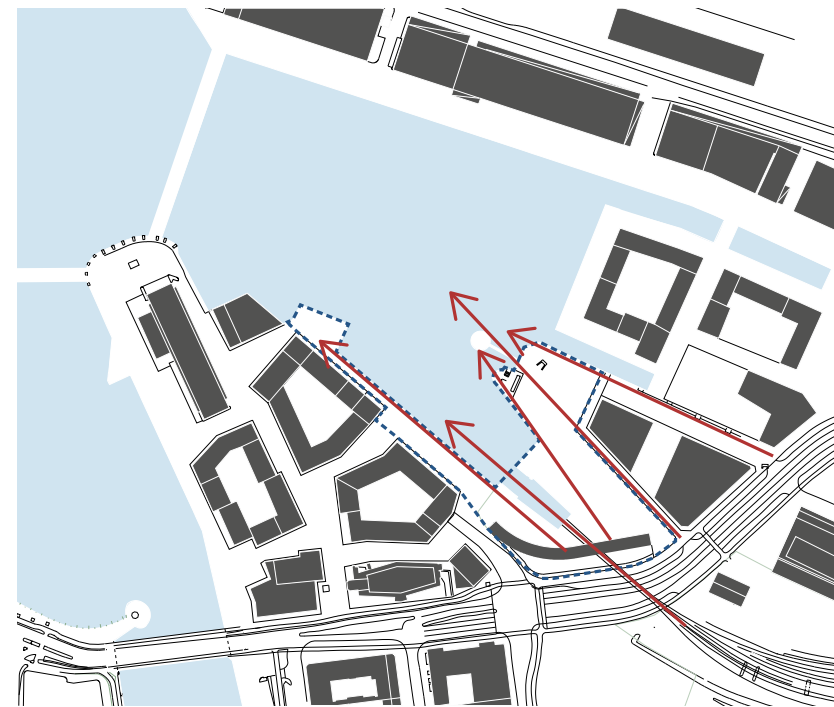
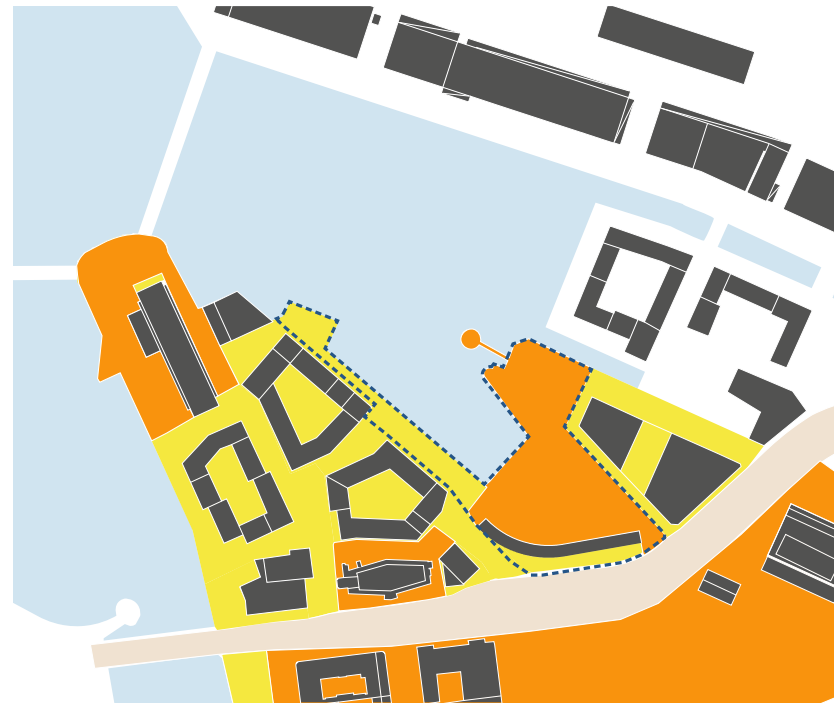
Det detaljplanen pekar på är viktigt att bevara för **platsens karaktär** är bland annat Bygghusets huvudbyggnad från 1957. Annexbyggnaden rivs dock. Även svärterterminalen och färjeterrnalen rivs. **Bilrampen** i betong som utgör en stark rumslighet i den framtida parken bevaras (se placering på s. 29). Udden med **minnestenen** från Nyhamnens invigning 1903 bevaras (se placering på s. 29). De **långa siktlinjerna** är också viktiga för områdets karaktär (Malmö Stad 2020).

**Kopplingen till vattnet** är viktig och Nyhamnsbassängen ska grundas till 4 meters djup. Parken, Skeppsbron och kajer i området erbjuder närhet till vattnet och ska utformas för att klara **framtidens klimatförändringar** såsom havsnivåhöjningar, skyfall, värme, kyla, vind och sol (ibid.). Utfyllnader i vattnet öster om Smörkajen kommer ske. Här kommer det bl.a. byggas bostäder.

I området ska **grönskan** vara påtaglig och består av en park, gröna stråk, gator med trädplanteringar och grön förgårdsmark. **Parken** blir en del av kajstråket, ett viktig rekreativt område och havet blir en del av detta. Parkens läge gör att det kommer bli soligt och vindutsatt. Parkens vegetation ska vara varierande och fungera som dagvattenmagasin/fördröjningsyta och kunna svämmas över av havet (ibid.). Marken kommer att saneras vilket underlättar när man ska ha planteringar eftersom schaktmassor redan tagits bort.

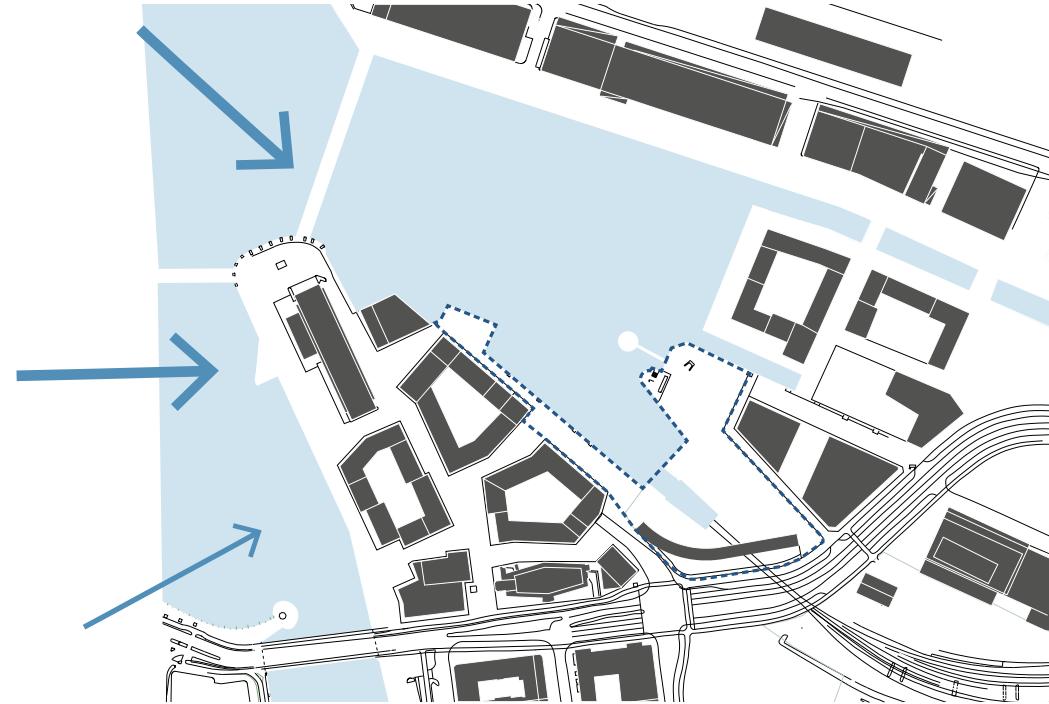


## platsanalys



--- Projektområde

Skala 1:5000

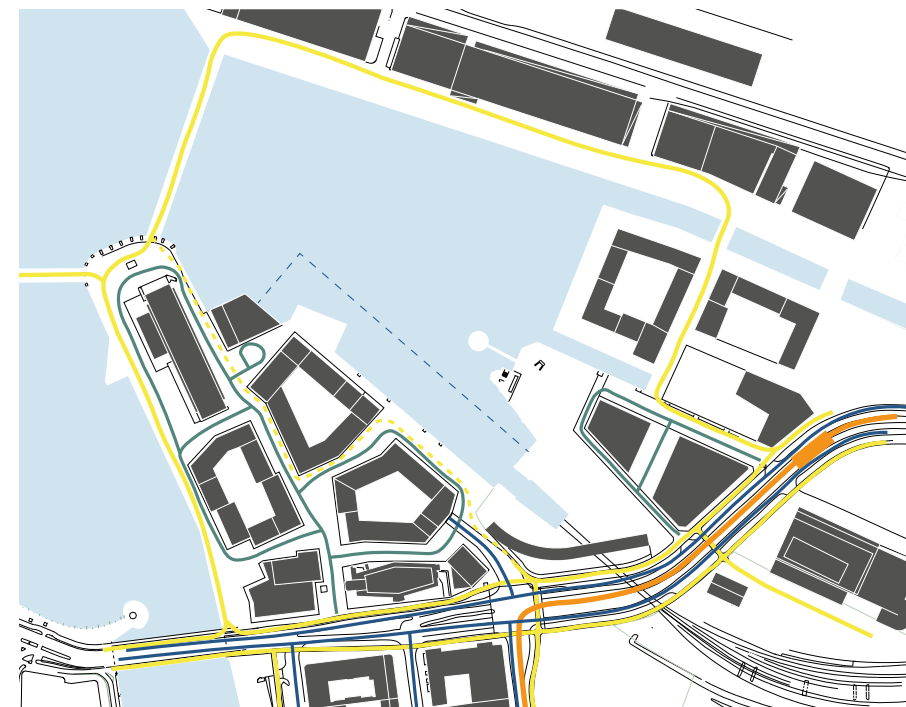


Mestadels kommer vinden från väst/nordväst menar Michael Palmgren<sup>1</sup>, eller från sydväst (Malmö Stad 2020: 26).

Chanserna till mikroklimat på projektplatsen anses dock goda och bäst vid bilrampen (Ibid.)

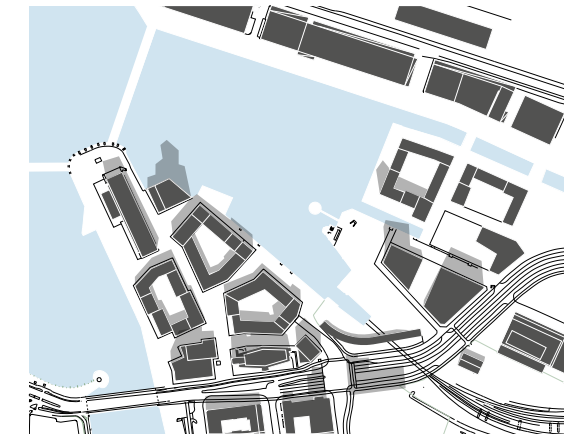
För att inte parkområdet ska bli allt för vindutsatt för nordvästvinden kan vegetation såsom träd och/eller buskplanteringar vara bra vindbrytare.

<sup>1</sup> Michael Palmgren, Marint Kunskapscenter, intervju den 22 oktober 2020

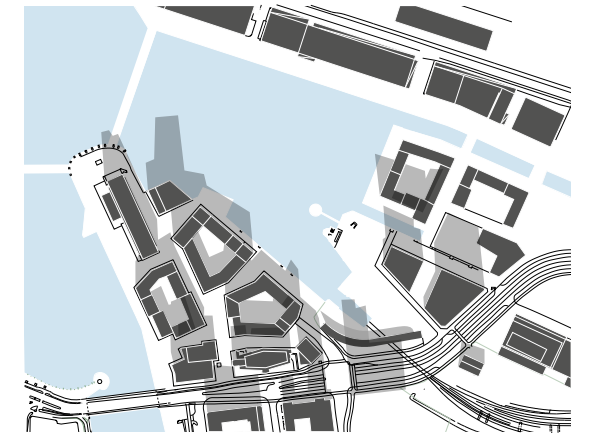


- Buss
- Bil
- P-garage under vatten, dess tak ca 1,5 m under ytan
- Gata på gåendes och cyklisternas villkor
- Cykelstråk/ promenadstråk
- Möjligt tillägg av cykelstråk

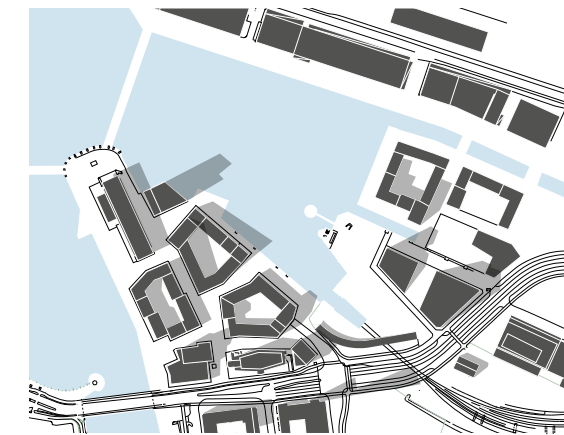
Skala 1:5000



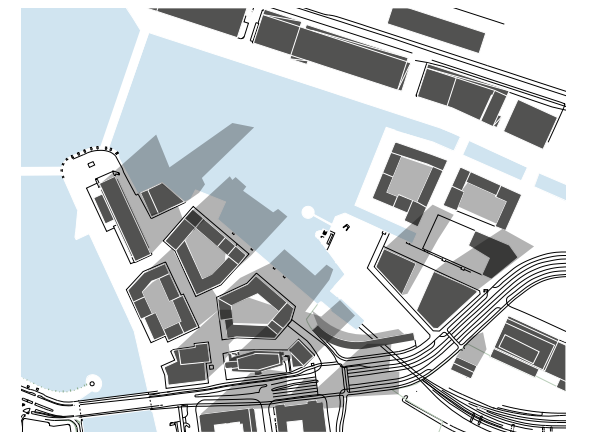
Juni kl 12



Vår och höst kl 12



Juni kl 15



Vår och höst kl 15

Om morgonen kommer solen att lysa på hela parken och kajen upp mot Smörk kontrollen året om. Parken kommer ha konsekvent sol under året medan kajen kommer att ha mest sol på morgonen (och fram till lunch på sommaren).

Större delen av kajen har skugga under vår och höst förutom en öppning mellan två kvarterbyggnader där solen släpps igenom.

Skala 1:10 000



## framtida klimat

dess påverkan på platsen och den marina miljön i Nyhamnsbassängen

Det är nödvändigt att se på hur **framtidens klimat** kan komma att se ut eftersom det kommer att påverka förhållandena på projekt-platsen. Platsens läge vid Öresund kan skapa problem med bland annat höga vattenstånd och översvämningar.

I framtiden kommer årsmedelnederbörden att öka något. Även det extrema korttidsnederbörden kommer att öka fram till år 2100 (SMHI 2015: 33). **Översvämning genom nederbörd** påverkar projektplatsen på två sätt. Det ena är att det finns risk för att dagvatten inte försvinner tillräckligt fort vilket gör att infrastruktur, byggnader, vegetation etc. kan bli skadade. Det andra är att fulla ledningssystem kan göra att platsens vattenkvalité blir dåligt på grund av att orenat avloppsvatten släpps ut i Öresund genom **bräddning** (VA Syd 2020). En öppen fördröjning av dagvatten i t.ex. växtbäddar är en lösning som även renar dagvattnet och som sedan kan släppas ut i Nyhamnsbassängen (Malmö Stad 2020: 20). Öppen dagvattenhantering som sparar/fördröjer vatten är även bra så att framtida torkperioder inte blir lika akuta.

**Översvämningar** som havet har orsakat beror på **höga vattenstånd** och **höga vågor**. Eftersom att glaciärisar smälter och den globala temperaturen höjs kommer haven också att öka sin mängd och sin temperatur. När vatten blir varmare expanderar det och tar mer plats, vilket ökar risken för översvämning (SMHI 2011: 48). Det är beräknat att havsnivån i Malmö kommer att höjas med 1 m fram till år 2100 (SMHI 2011).

När vädret blir **mer extremt** och havsnivån höjs **ökar djupet** och **vågornas höjd** när vinden är stark. Detta kan leda till översvämning när vågorna spolas över land (Fredriksson et al. 2014). För att undvika översvämning behövs att platsen skyddas från vind och/eller att vågor bromsas eller undviks. Den nya marknivån kommer att ligga på + 3 m istället för dagens

ca + 2,5 m för att undvika översvämning från havet (Malmö Stad 2020: 21). Det finns fler sätt att motverka översvämning från havet, vilket är något som det här gestaltungsarbetet delvis har fokuserat på (se principsektionerna på motsatt sida).

Eftersom Malmö Stad även planerar att det ska finnas en sandstrand vid parken är det viktigt att den sandstranden inte eroderar. Både **erosionskydd** i form av vegetation och **bromsning av vågor** kommer vara en del av det här gestaltungsforlaget.

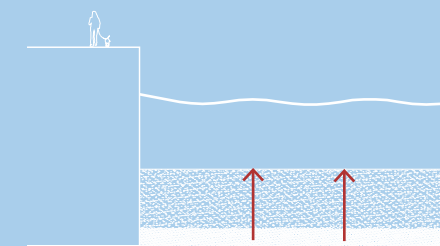
I intervju med Michael Palmgren<sup>1</sup> från Marint Kunskapscenter så skulle en **grundning** av Nyhamnsbassängen resultera i ett **bättre marint klimat** för växter och djur. Nu är Nyhamnsbassängen muddrad till 8 meters djup och botten består av löst sediment, skräp och dumpat material vilket resulterar i ett obetydligt biologiskt värde (Palmgren 2020).

Enligt Palmgren var det ett naturligt djup på 3-4 meter innan muddringen och en betydande biologisk mångfald av ålgräsängar, makroalger, blåmusslor samt utgjorde barnkammare och uppväxtplats för olika fiskarter (ibid.).

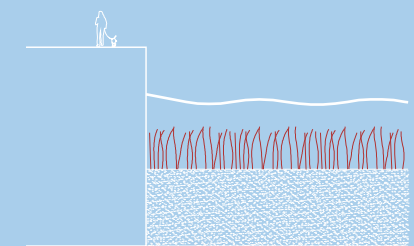
En grundning till 3-4 meter med rena schaktmassor kommer att skapa en plats där ljuset tränger ner vilket skapar en **spontan etablering av ålgräs, makroalger, blåmusslor och fisk**. Genom att växtligheten ökar kommer vattnet klarna och **siktdjupet** bli bättre vilket gör det lättare att se och rädda någon som faller i vattnet. Växtlighet på botten kommer också att **bromsa vågorna** och minska dess inverkan på havsmiljön (ibid.). Marin växtlighet har också en fördel genom att den **minskar näringsämnena** som kommer med det orenade avloppsvattnet vid bräddning (Malmö Stad 2020: 29).

<sup>1</sup> Michael Palmgren, Marint Kunskapscenter, intervju den 22 oktober 2020

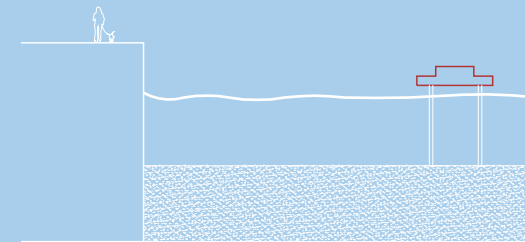
## principsektioner - översvämningsskydd (från havet)



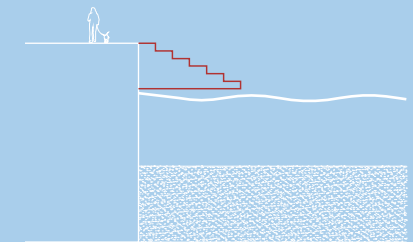
Grundning från 8 m djup till 4 m.



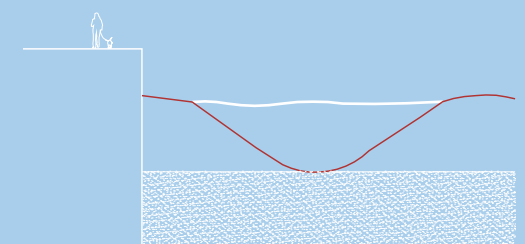
Grundning från 8 m djup till 4 m och bottenvegetation



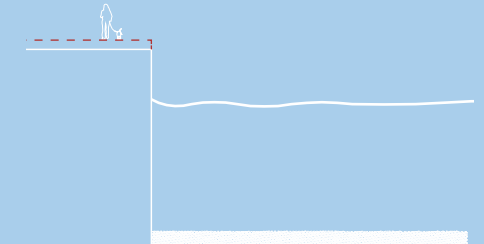
Vågbrytare längre ut från kaj. T.ex. av sten eller trädäck eller annat.



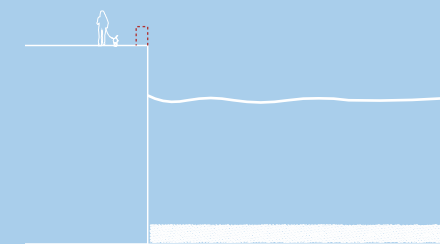
Vågbrytare som en del av kajkanten t.ex. ett trädäck.



Vågbrytare som öar, som en skärgård i liten skala.



Höjning av kajkanten.



Skyddsmur på kajkanten.

De här principerna ligger till grund för det här arbetets gestaltungsforlaget om att bevara ett varande



## begreppen identitet/varande/karaktär/inneboende kvalitéer

Vad som gör en plats till just den platsen är, som hos människor, flera olika aspekter som tillsammans bildar en orginell uppsättning. Men vad platsens identitet består i egentligen är svårt att återge exakt eftersom uppfattning om en plats varierar mellan människor för att vi tolkar platser baserat på vår bakgrund, egna minnen och sinnliga intryck såsom hörsel, lukt, syn och känsel (Hague et al. 2005: 4-5). Eftersom ordet identitet kan vara något missvisande och möjligtvis passar bättre för människor än platser kommer arbetet fortsättningsvis försöka svara på vad som utgör platsens **varande** och vad platsen har för **inneboende kvalitéer**.

Även om det finns lika många uppfattningar om en plats som antalet människor som besökt platsen är de subjektiva uppfattningarna enligt Cliff Hague (2005) relationella och formade efter relationer med andra människor och ens grupptillhörighet när det kommer till kön, ålder, etnicitet, nationalitet, socioekonomisk status och utbildning. Detta gör den kollektiva uppfattningen intressant. Dock har avgränsningar gjorts i det här arbetet och en egen undersökning av den kollektiva uppfattning utblir eftersom arbetet inte fokuserar på medborgardialog. Däremot har en "fruktbar dialog förts med fastighetsägare, näringsidkare, malmöbor/ ungdomar och akademi" (Malmö Stad 2019: 3) i Malmö Stads översiktsplan för Nyhamnen, vilket jag förhåller mig till i mitt gestaltningsarbete.

Även om den kollektiva bilden av en plats inte finns med går det ändå att skapa en mer gemensam bild av platsen och en berättelse som andra kan relatera till. Det handlar om en förståelse om platsens historia. Christian Norberg-Schulz skriver i sin bok *Genius loci: towards a phenomenology of architecture* "Att skydda och bevara platsens själ betyder att konkretisera dess varande..." (Norberg-Schulz 1980:18). Under hösten har Malmö Stad haft en utställning på Skeppsbron där Smörkajen och Nyhamnens historia berättats. Det här är ett bra sätt att informera olika grupper om

platsens tidigare användning och kan ge en förståelse för varför strukturer som kan upplevas som fula också kan anses betydelsefulla att bevara. I detta arbete har vikt lagts på att förstå platsens historia och därigenom en stor del av dess varande.

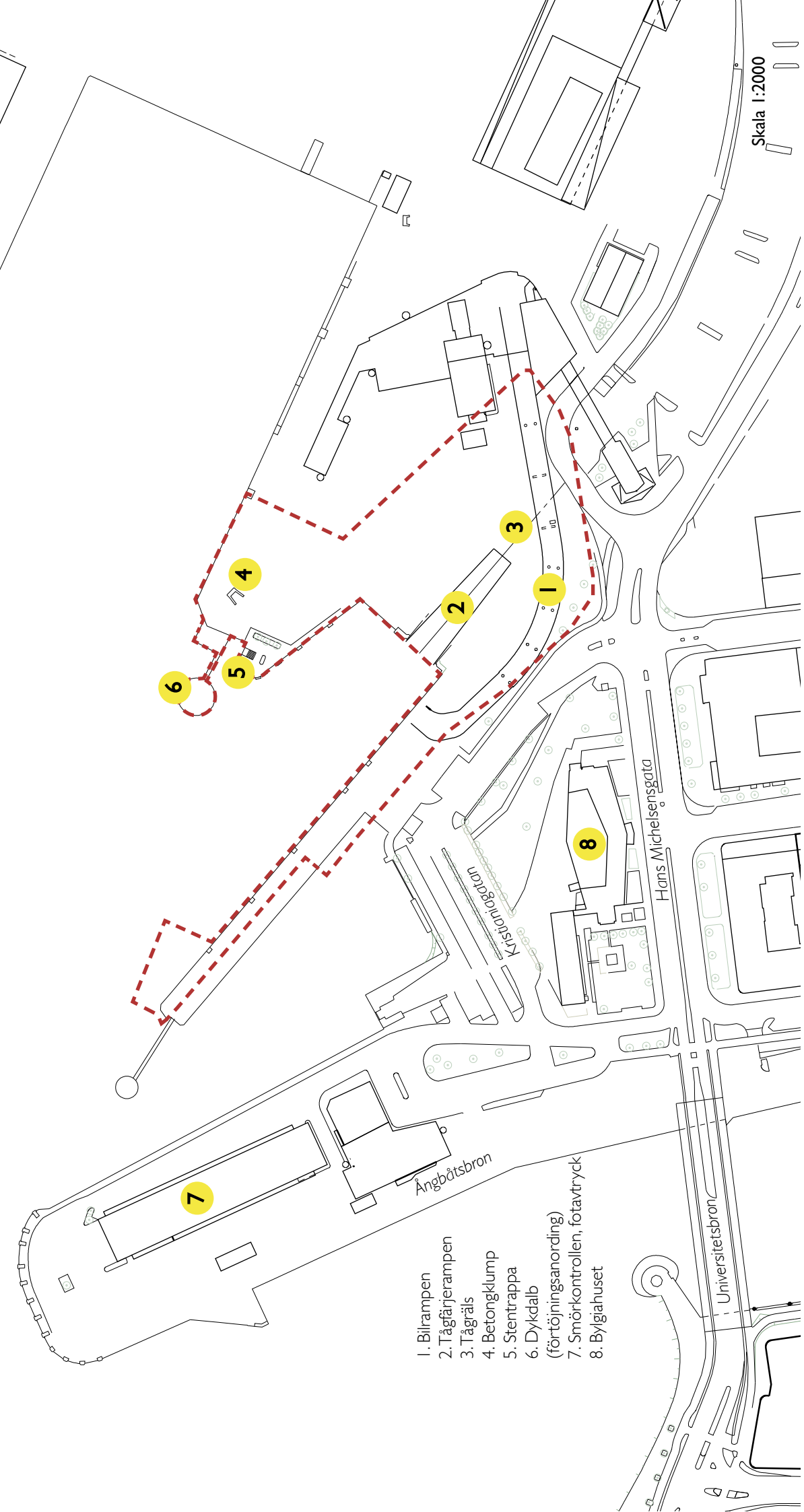
Vidare hävdar Norberg-Schulz med sitt uttryck *Fenomenologins arkitektur* att den existentiella uppfattningen om en plats inte beror på ekonomiska eller sociala problem utan har djupare rötter och är mer ett varande i den här världen. Den existentiell dimensionen Norberg-Schulz skriver om manifesteras i platsens historia men går även bortom historien (Ibid: 5-6).

Norberg-schulz skriver också om *karaktär*. En plats karaktär är en generell atmosfär som är typiskt för just den platsen. Den här atmosfären kan t.ex. bero på material, rumslighet, form etcetera och som endast tillsammans, och inte separat, utgör en plats karaktär (Ibid: 6). Frågor som man kan ställa sig på platsen kan då vara: Hur mycket av himlen går det att se? Hur mörkt/ljust är det? Hur är platsens gränser dragna, vad skapar de för ytor? Vad för material finns, och vad har de för egenskaper? Vad för typ av vegetation finns på platsen och vad skapar det för känsla?

Att utgå ifrån, eller använda sig av, platsens *karaktär* eller dess *inneboende kvalitéer* (ett begrepp som konstnären och landskapsarkitekten Catherine Dee använder) i sin design är ett sätt att gestalta som samtidigt bevarar platsens identitet, eller *varande*, och förhåller sig sparsamt till jordens resurser (Dee 2011: 10).

Men vad har då parkområdet och Nyhamnsbassängens södra kaj för inneboende kvalitéer och vad är platsens varande?

## viktiga strukturer och rumsliga element



## platsens varande och vad som kan bevaras



Parkområdet och Nyhamnsbassängens södra kaj ligger vid havet vilket har varit avgörande för platsens historia. En stor del av platsens **varande** finns i de strukturer och rumsliga element som tygligt är knutna till platsens historia och tidigare funktion. Även det öppna landskapet och utblickarna mot **Hullkajens höga industribyggnader** som också blir rumsliga element.

**Havets närvaro** med dess föränderliga egenskaper har ett betydande rekreativvärde. Närhet till vatten kan åstadkomma en existentiell dimension hos besökaren, en känsla av att vara närvarande. Vattnet har också **inneboende kvalitéer** som t.ex. att den kan reflektera färger och ljus. Det är ett dynamiskt element och förändras beroende på väderförhållanden. (Dee 2001).

De strukturer och rumsliga element på platsen som kopplar an till platsens historia är **bilrampen** som löper runt den södra delen av parkområdet. Bilrampen har använts till att lasta bilar ombord på fartyg. Den är ett dominant inslag rent rumsligt som ramar in parkområdet och dess koppling till havet. Det är även en visuell och fysisk gräns som separerar staden och bilvägarna från parkområdet men som i

egenskap av en bilramp även kopplar till bilismen och industrialismen.

Funktionen av den **flikiga kajstrukturen** har varit för att få en ökad kajyta så fler funktioner och båtar kunde få plats. Det är också en viktig del av platsens varande.

Det finns fortfarande **järnvägsspår** kvar på en plats som leder upp till tåg färjerampen. De spår som stoppar vid bilrampen även om övrig struktur såsom gatornas placering utanför projektområdet visar på att det innan varit ett **stickspår** som gått igenom hela södra delen av Nyhamnen. Kopplingen mellan parkområdet och den strukturen är viktig att bevara.

En viktig rumslig struktur kommer att rivas eftersom den blir svår att underhålla. Det är **tåg färjerampen** i stål. Stålkonstruktionen skulle behöva renoveras och oljecisterner som hjälper till att hålla uppe rampen är inte hållbart ur miljösynpunkt säger Jan Johansson<sup>2</sup>, exploateringsingenjör på Malmö stad.

**Stentrappan och minnesmonumentet** av Nyhamnens invigning 1903 är också ett tydligt element på platsen som ska bevaras.

2. Jan Johansson, Malmö Stad, intervju den 8 oktober 2020



Tåg färjerampen och del av järnvägsspår



Utblick över Hullkajens industribyggnader

Bilrampen



Stentrappan och minnesmonumentet från 1903





## platsens inneboende kvalitéer och hur de kan bevaras eller återanvändas

Spontan vegetation

Känslan av tid som passerat är en känsla som **vild och spontan vegetation** generar. På platsen sticker korsört upp ur nästan varje fog i beläggningen och i nästan varje spricka i asfalten. Det skapar på håll en skir äng som är en kvalité som återskapas i gestaltungsforlaget. Eftersom platsen ska saneras kommer beläggningen tas bort vilket ger en möjlighet att kunna fylla igen med jord och en variation av växtlighet med högre biologisk mångfald än den monokultur som finns idag.

**Vattnet** och närheten till dess dynamiska egenskaper är en stor tillgång. Hur det rör sig, låter och ser ut beror så mycket på vädret; om det blåser, regnar, är soligt återspeglas i vattnets yta och dess rörelser. Även djupet är betydande för att ljus ska kunna komma ner till botten och vi ska kunna se havets djur och växtlighet. På det sättet är botten också ett landskap att ta med i gestaltningen lika mycket som grönskan på land. Kopplingar ner till vattnet och havsbotten utvecklas i forlaget.

**Betongklumpen** är ett rumsligt element som på den här öppna ytan blir en fokuspunkt, alltså

ett landmärke dit besökare kan locka blicken. Den är också en utkikspost och kan vara spännande för både barn och vuxna att klättra upp i. Den kommer att bevaras och bli en del av en aktivitetsyta som dock inte gestaltas i detalj i det här arbetet.

Eftersom den vita terminalbyggnaden ska rivas kan dess **blå stålfackverk** användas som en del i gestaltningen av parken. De kommer att bli rumsindelare och rama in sittplatser vid en saltvattenbassäng.

Det finns många **betongfundament** på platsen som håller upp strålkastare vars ljus inte blir lämpligt på just den här platsen. Därför kommer de att skäras itu och användas som betongmöbler.

**Krossat musselskal** spolas upp lite varstans på platsen men i framtiden kommer det vara en musselodling i Nyhamnsbassängen. Musselskalen kan användas som ett kappilärbrytare topplager i växtbäddar. Musselskal kan även gjutas in i betongbeläggning och få ett intressant uttryck.



Fackverk i stål



Betongklump



Betongfundament



Krossat musselskal



03.

# förslaget

---

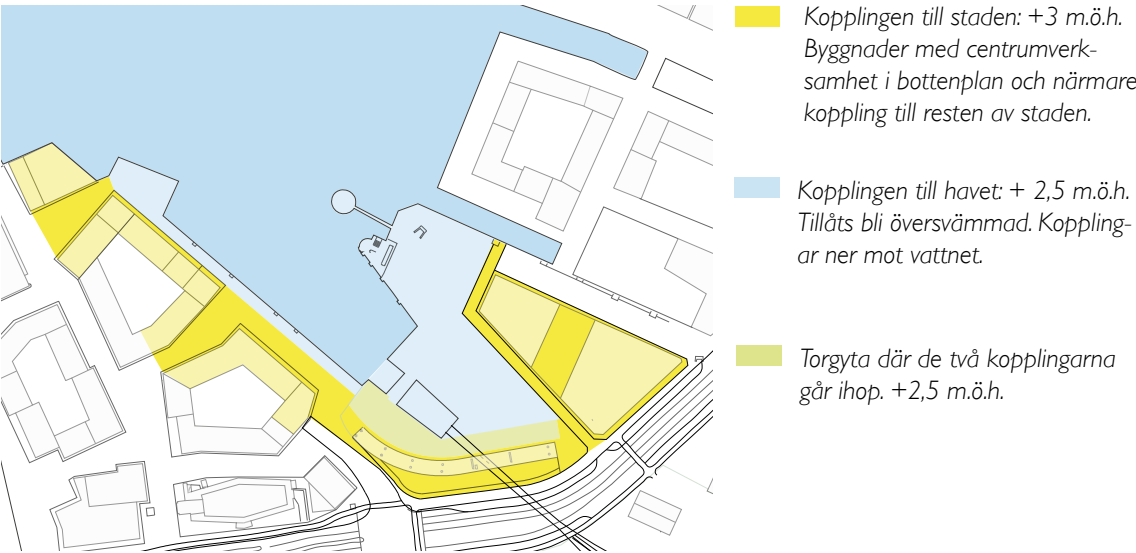
*koncept*

*situationsplan 1:1000*

*kopplingen till havet*

*kopplingen till staden*

koncept

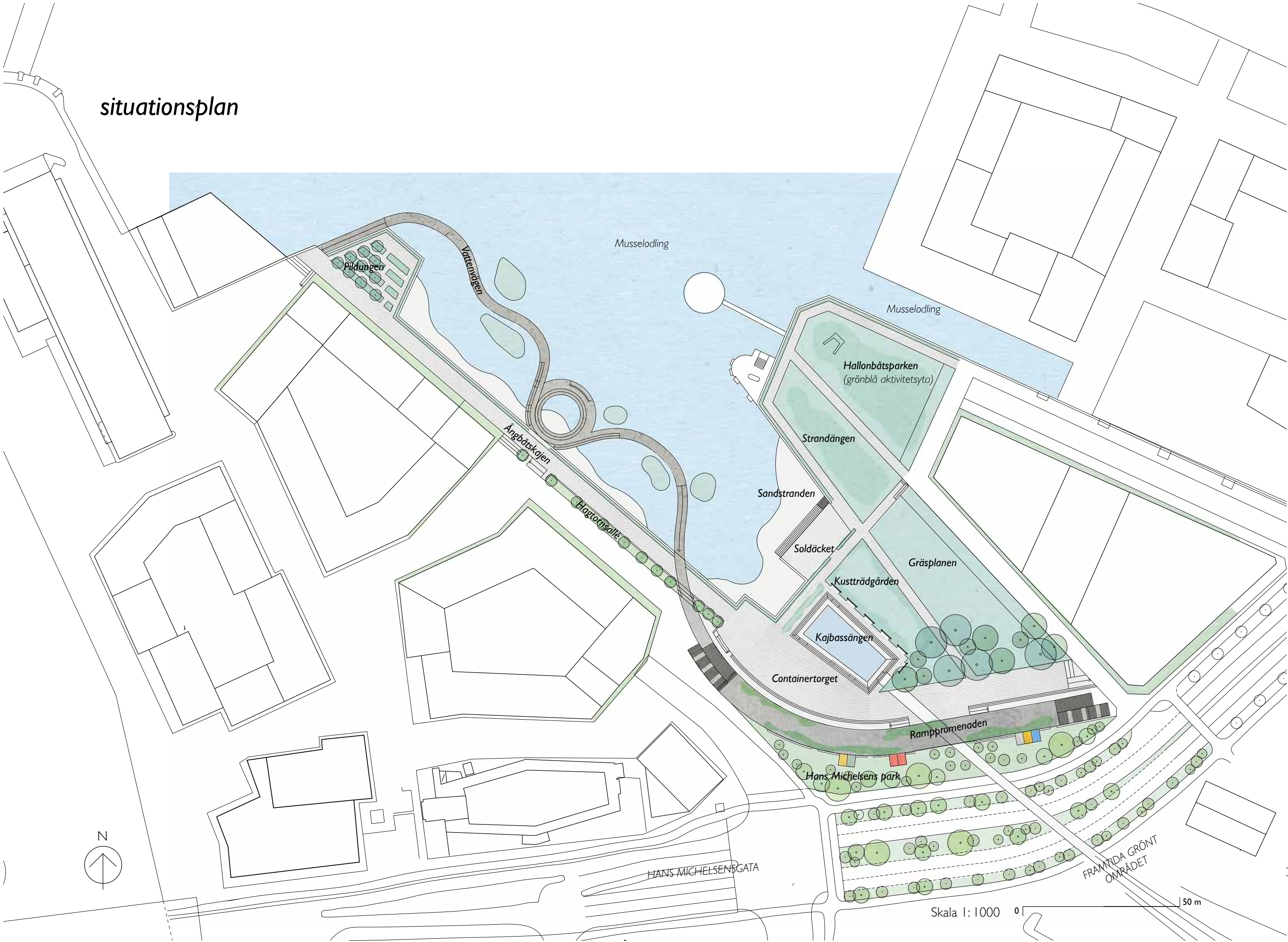


Nivåskillnaderna i förslaget utgör en skiljelinje eller gradient mellan projektplatsens koppling till havet och dess koppling till staden. Nivån på +2,5 som är dagens kajhöjd kommer att vara kvar på de platser som tillåts bli översvämmade av havet. På grund av den anledningen blir det en naturlig skillnad på de två områdena som präglar gestaltningen.



Den breda gröna linjen blir ett viktigt stråk med flera aktiviteter som är kopplade till vattnets närvaro. Den för också gående över Hans Michelsensgata via den gamla järnvägsstrukturen som kom i samband med Nyhamnens tillblivelse.

situationsplan

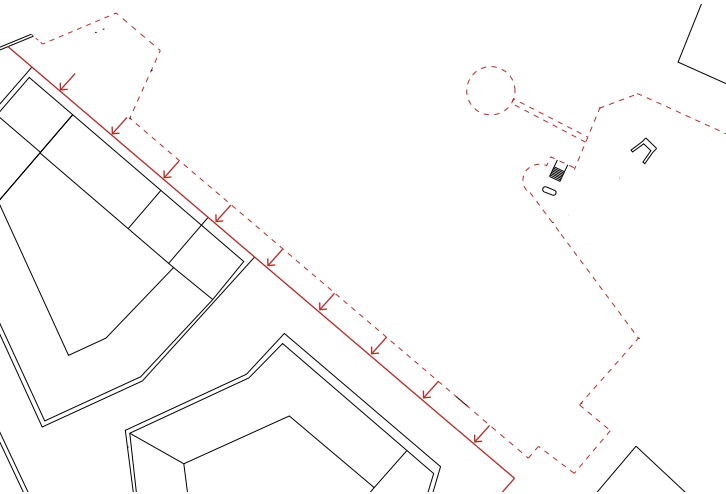




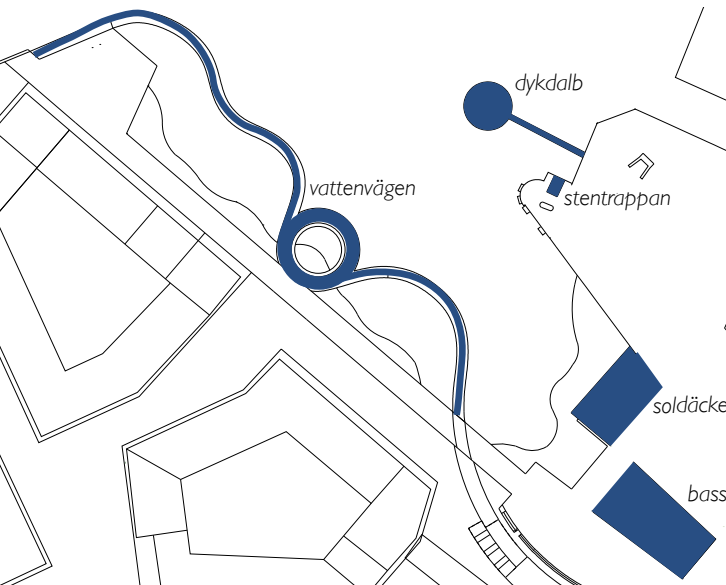
# *kopplingen till havet*

För de som bor, jobbar, studerar eller besöker platsen i rekreativa syften finns det en möjlighet att ta tillvara närheten av havet för att skapa platser vid vattnet som har flera funktioner. Det här gestaltungsförslaget går delvis ut på att ta fram sätt där människor kan komma så nära vattnet som möjligt och med plats till aktiviteter såsom fiske, kontemplation, kanot, promenad, snorkling och bad.

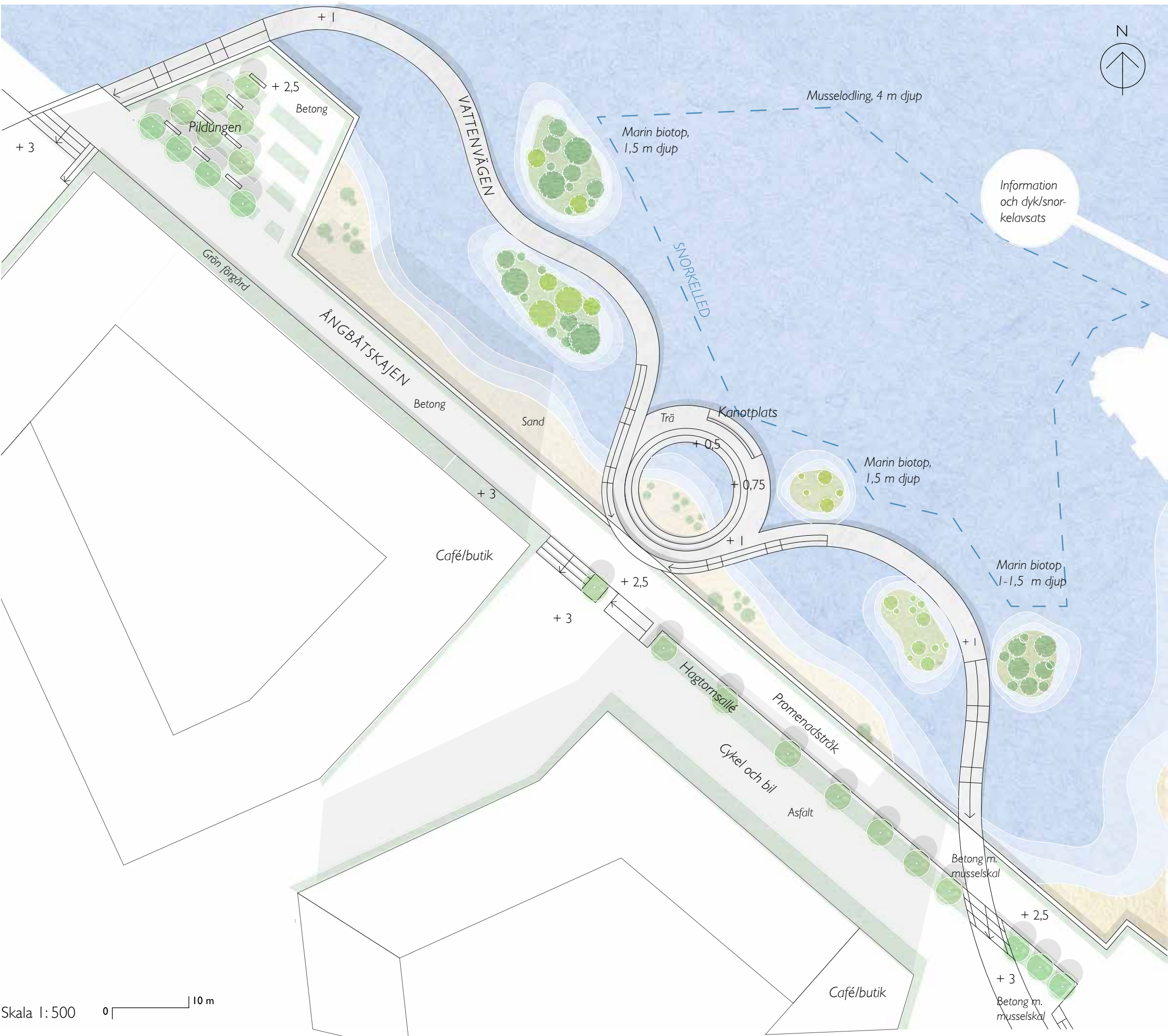
Att vilja vistas nära och i vattnet går hand i hand med ett hav som upplevs säkert och rent. Därför utgår jag från att Nyhamnsbasängen grundas till 4 m och att en frisk havsbotten kommer att etableras. Parker under vatten gestaltas sällan men borde vara ett intressant sätt att locka människor till havet och öka kunskapen om vad som kan växa och bo där.



Kajen på + 3 m som planeras i detaljplanen dras in mot byggnaderna medan den ursprungliga nivån på + 2,5 m ligger kvar och blir ett fint promenadstråk 50 cm nedanför bostadskvarteren och skapar ett tryggt avstånd från bilar och cyklister.



Kopplingarna ner till vattnet där besökare fysiskt kan ta sig ned från kajen till sandstrand eller ner till havet.

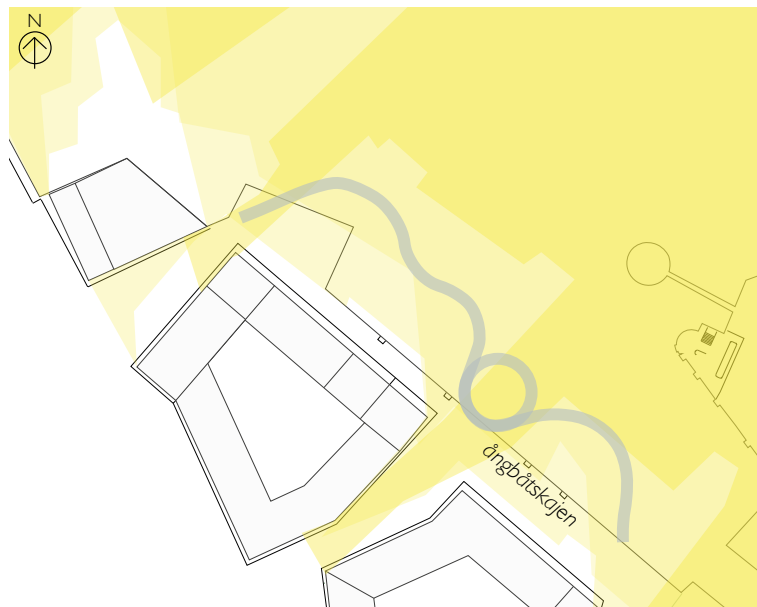


Skala 1:500 0 10 m

## Vattenvägen - det marina promenadstråket

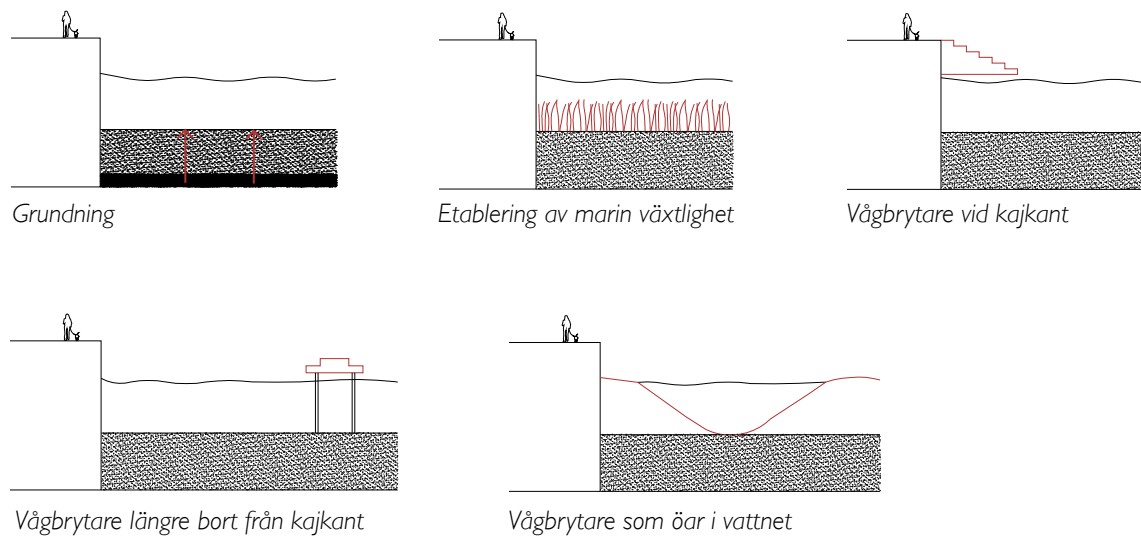
Antingen kan man följa promenadstråket på land via Ångbåtskajen med behörigt avstånd från vågor och blåstång, eller så kan man ta en omväg via Vattenvägen som leder en nära havsytan över ålgräset, blåstången, musslorna och fiskarna. Vandringen genom vattenvägen kan vara kontemplativ, rekreativ och/eller social.

Längs med det här marina promenadstråket finns det också plats att stå och fiska. Det finns plats att sitta på vid vattenvägens mötesplats, där det finns möjlighet att ta sig ännu närmre vattnet och känna på det med fötter, händer eller med hela kroppen. Här ifrån går det även att lägga i sin kanot.

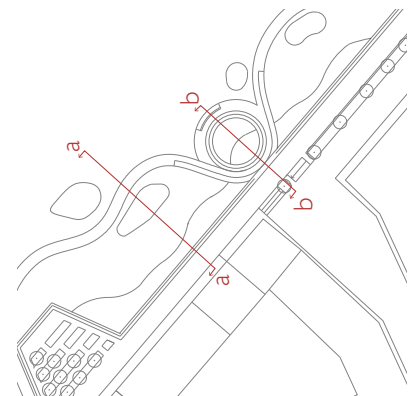


Vattenvägen löper 1 m över vattenytan längs med Ångbåtskajen. Solstudier har hjälpt till att bestämma trädäckets geometri och även var öarna med vegetation ska placeras. Yta som är gulast har mest sol på dygnet och sedan blir det gula ljusare och ljusare tills det blir vitt, det är där det för det mesta är skugga.

### Dessa översvänningsprinciper är inkommerade i gestaltningsav Vattenvägen

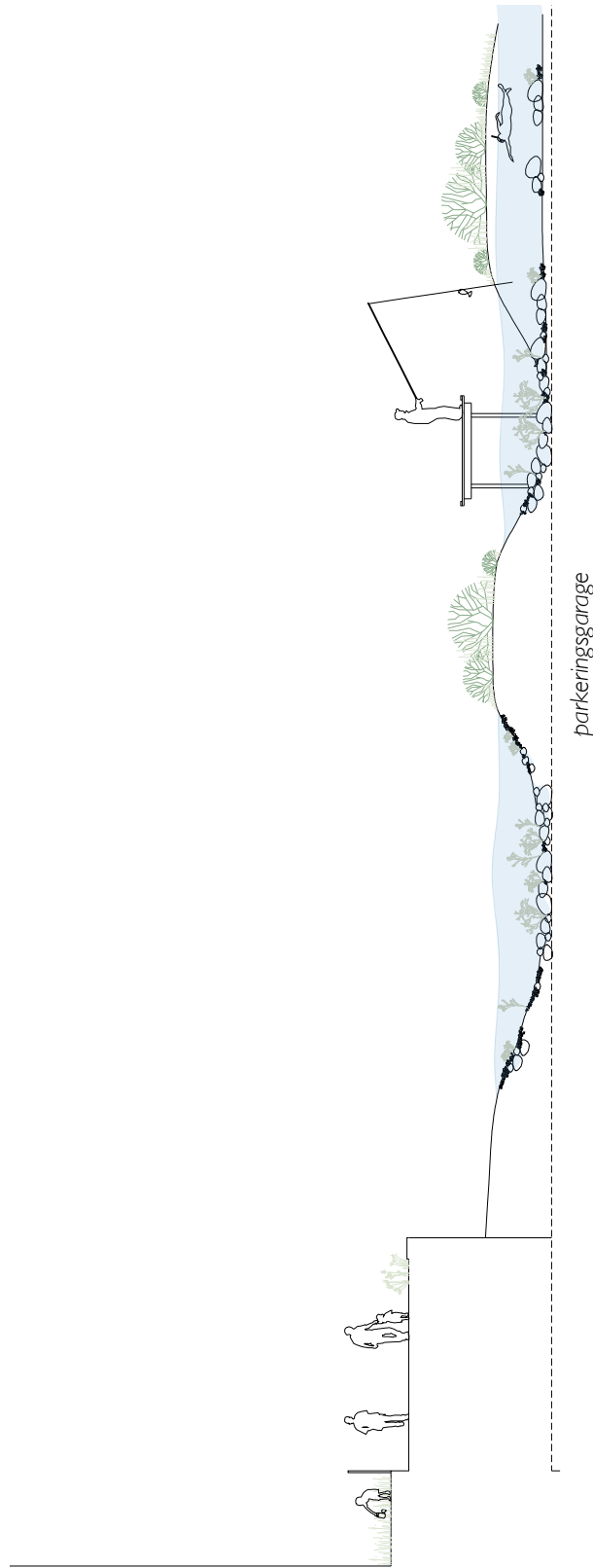


Vid kajkanten och en bit ut i Nyhamnsbassängen är det 1,5 m djupt. Det grunda djupet hindrar vågor från att bli höga. Vattenvägens konstruktion bromsar även upp de vågor som kommer och sanddynerna med vegetation under vattnet är ytterligare ett element som bromsar vågorna och därmed sänker risken betydligt för översvämning och erosion.

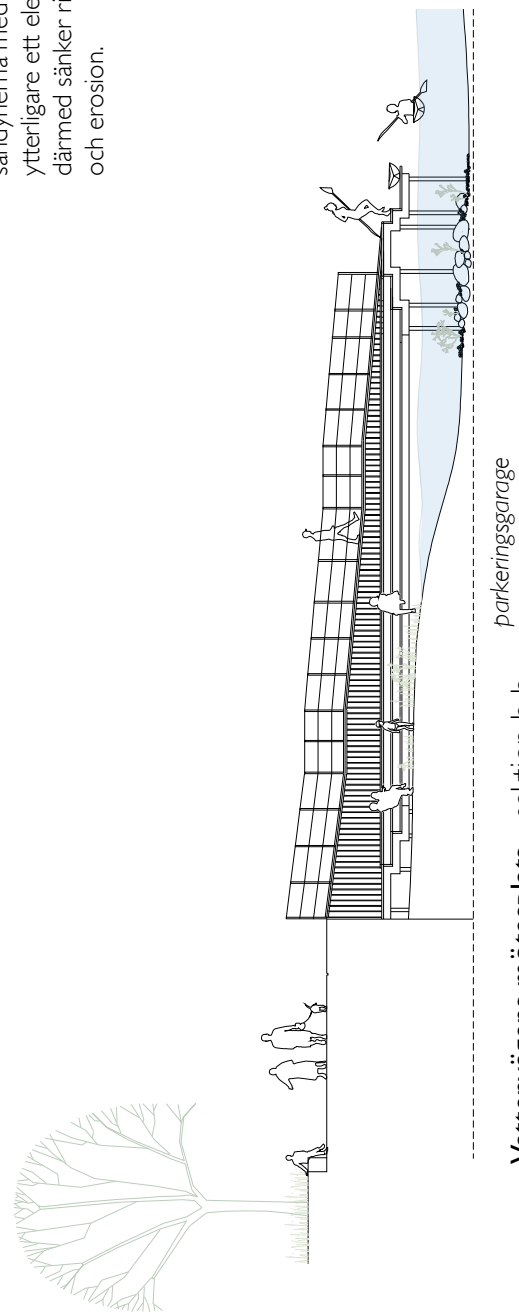


Skala 1:200 0 5 m

### öarna och Vattenvägens promenadstråk - sektion a-a



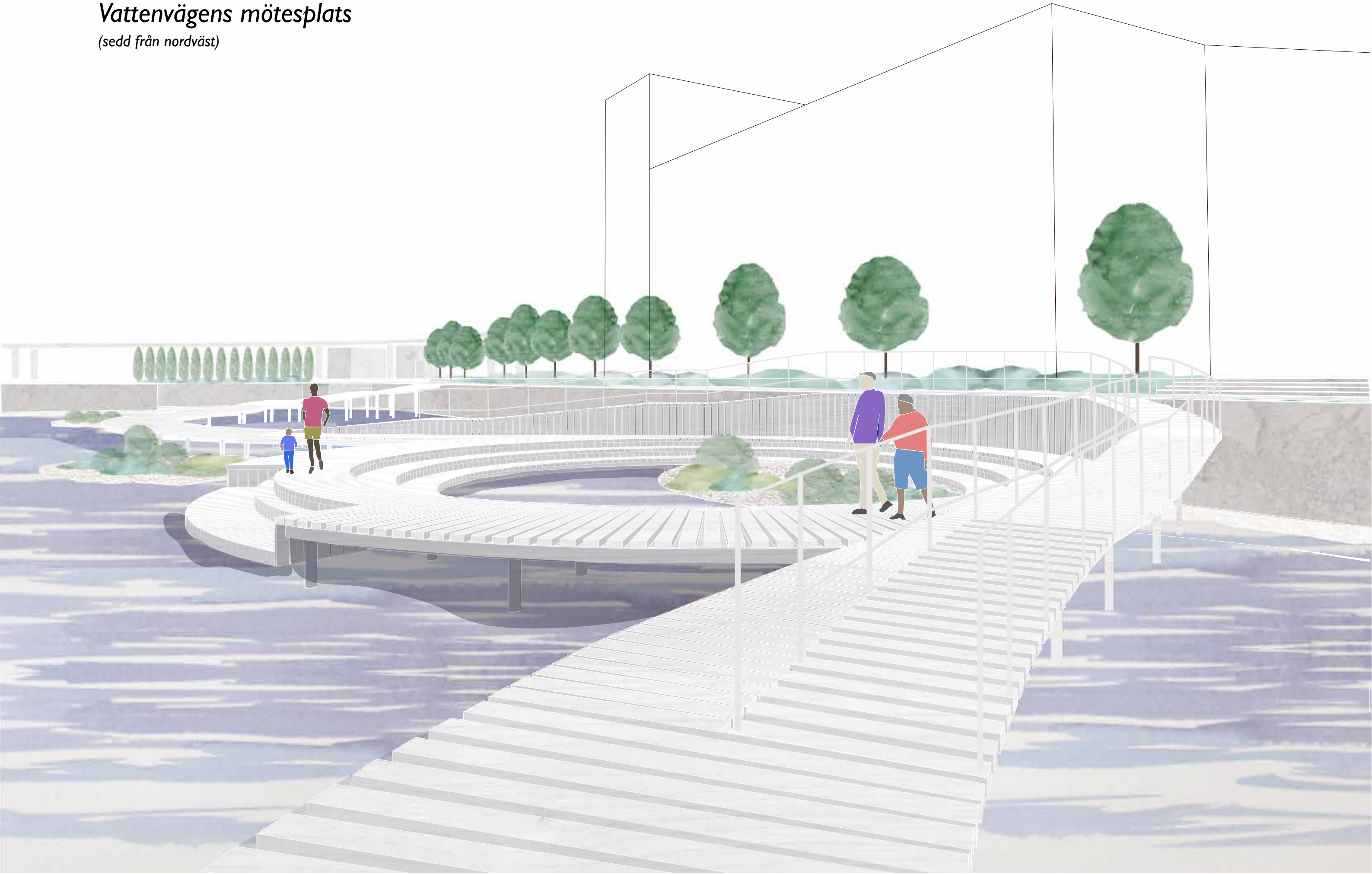
### Vattenvägens mötesplats - sektion b-b





# Vattenvägens mötesplats

(sedd från nordväst)



Vattenvägen - elevation (från norr)



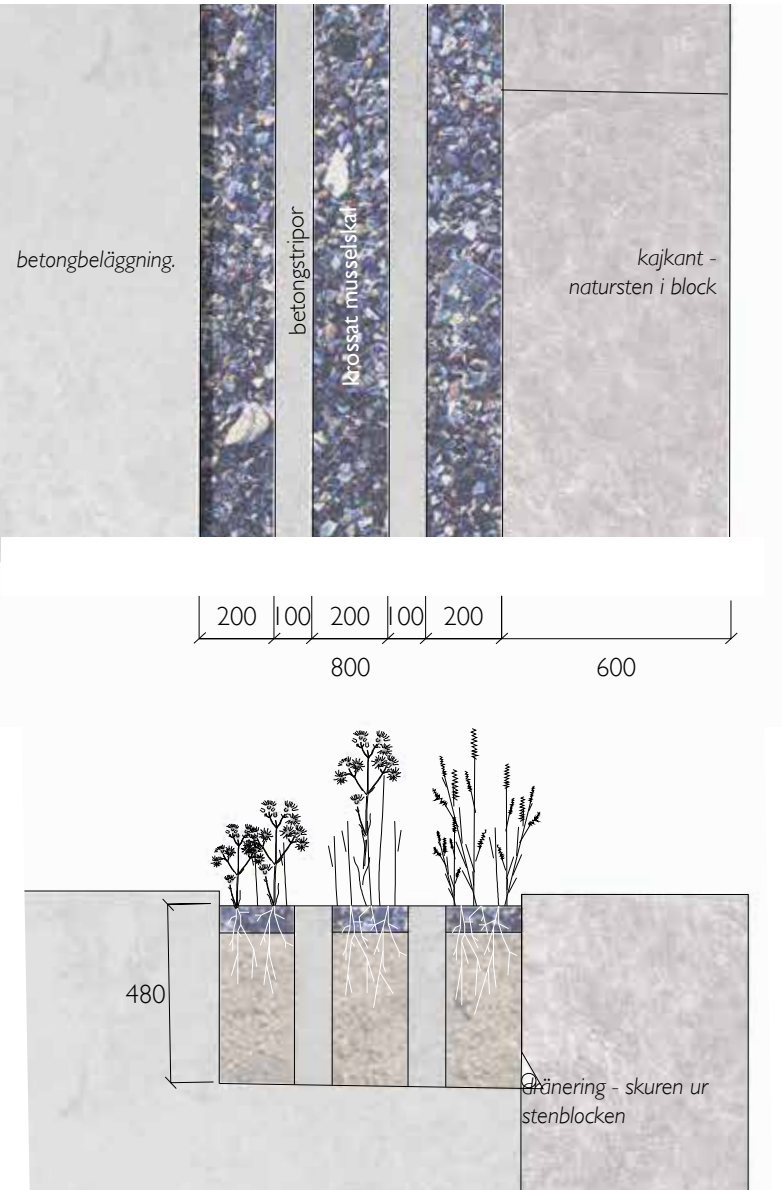


Vattenvägen - elevation (från norr)



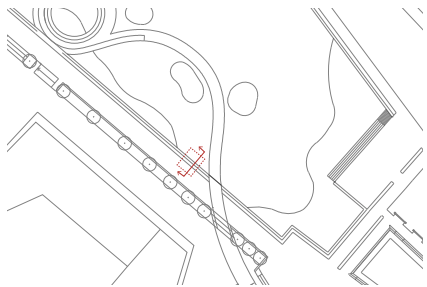
Längs med kajkanten löper en stripa med havsstrandvegetation. Planteringen är inspirerad av det sätt den spontana vegetationen har uppkommit på den befintliga platsen där den växt upp ur sprickor och fogar.

detalj kajkant



Musselskal kommer det att finnas gott om när musselodlingen startar. Det finns redan nu krossat musselskal som flyter iland på platsen men inga stora mängder.

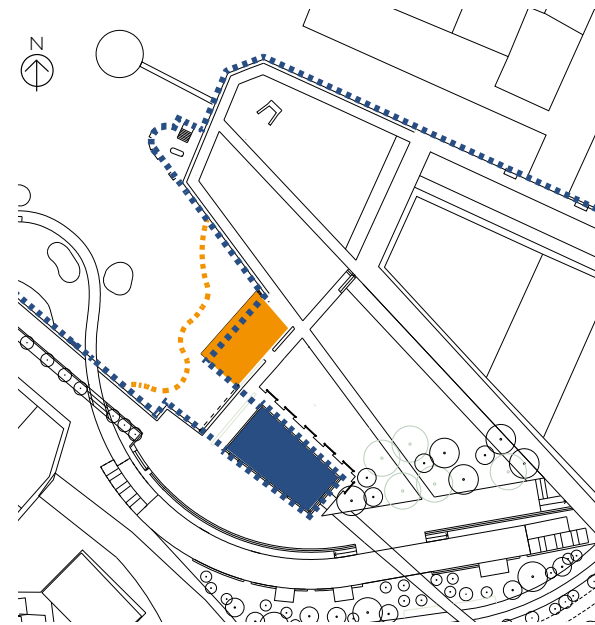
Skala 1:20 0 50 cm





# Kajbassängen och Soldäcket

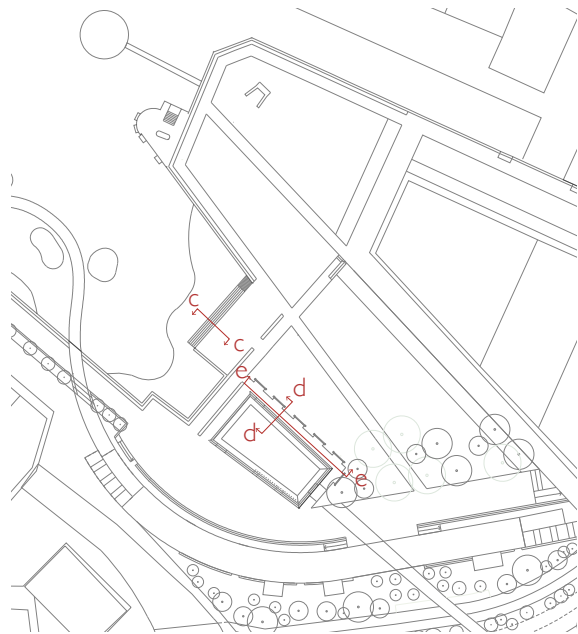
(Se plan på s. 53)



- Kajbassängen
- Befintlig kajkant
- Soldäcket
- Sandstranden

Kajbassängen är placerad utanför den befintliga kajkanten, alltså i det som idag är vatten. Tågfarjerampen som idag ligger som ett lock ovanpå ska tas bort vilket gör att det blir en naturlig hålighet kvar.

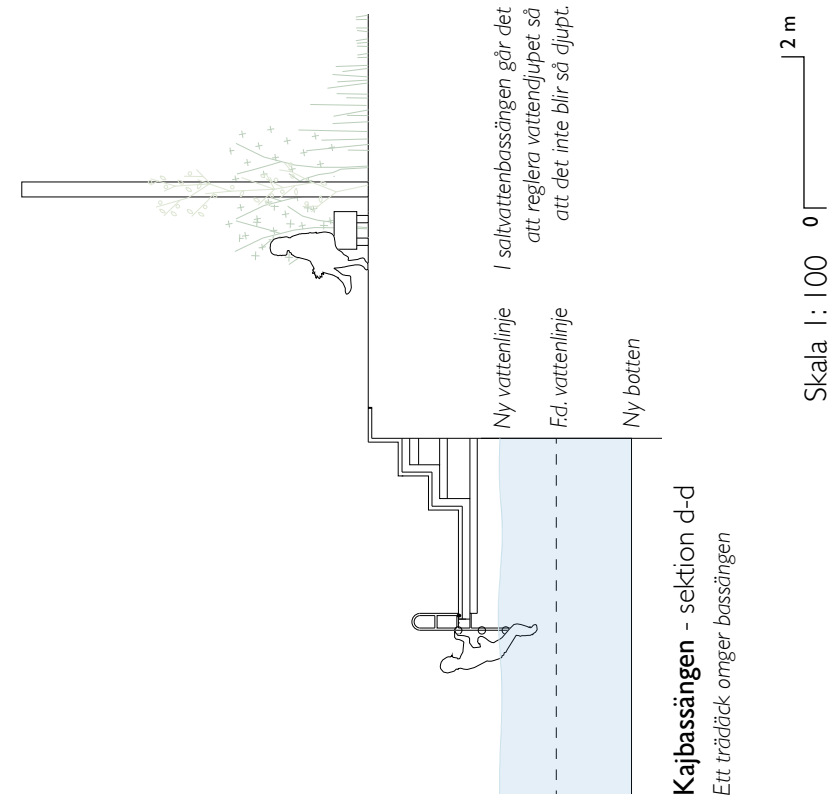
Kajbassängen är en blå aktivitetsyta med rent saltvatten. Ett trädäck omger bassängen och det finns plats att sitta nära vattnet. Den är 25 meter lång och kan användas till olika vattenaktiviteter.



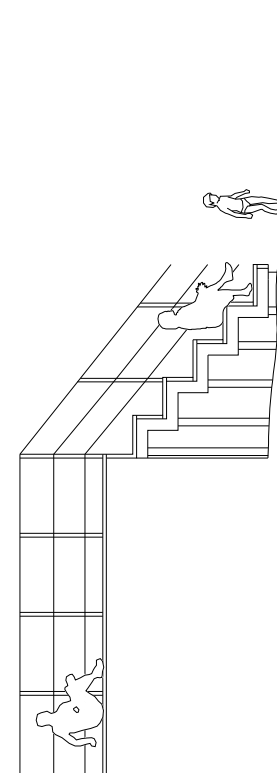
Orienteringskarta sektioner (på motsatt sida)

När det kommer till **säkerhet vid Kajbassängen** så finns det säkerhetskrav från Boverket för en bassäng som är avsedd för bad eller simning. Det är för att förhindra drunkningsolyckor eftersom det är den vanligaste dödsorsaken bland småbarn (Boverket 2019). Det betyder att när en bassäng är fylld med vatten som är djupare än 20 cm behöver det finnas ett barnsäkert staket runt med minst 90 cm höjd (Ibid.).

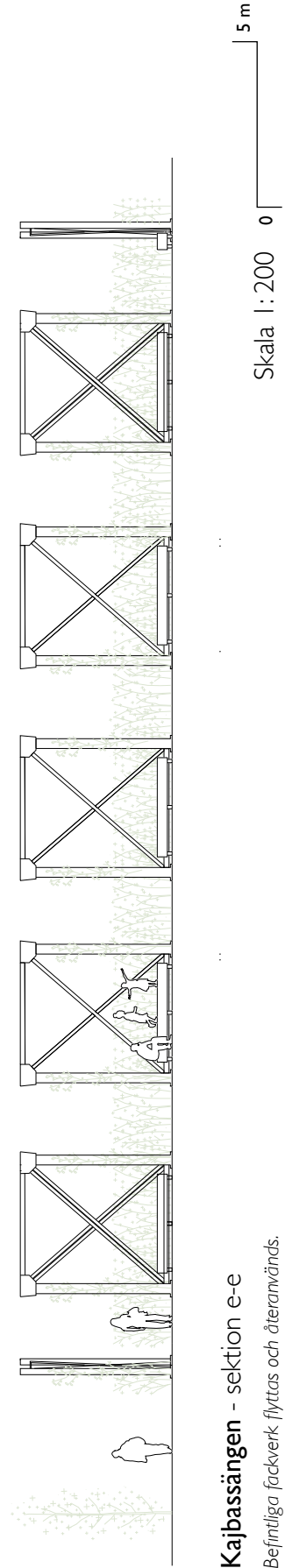
Däremot har kajkanter generellt inget barnsäkert staket och oftare med ett sådant djup att det inte ens går att se var personen finns om den faller i. Eftersom Kajbassängen varit en del av Nyhammens flikiga kajkant är det möjligt att den visuellt fortfarande kan uppfattas som att det är en form av kajkant. Säkerheten kring en sådan här bassäng är därför lite av en definitionsfråga och i förslaget finns inget utsatt skyddsstaket runt Kajbassängen.



Kajbassängen - sektion d-d  
Ett trädäck omger bassängen



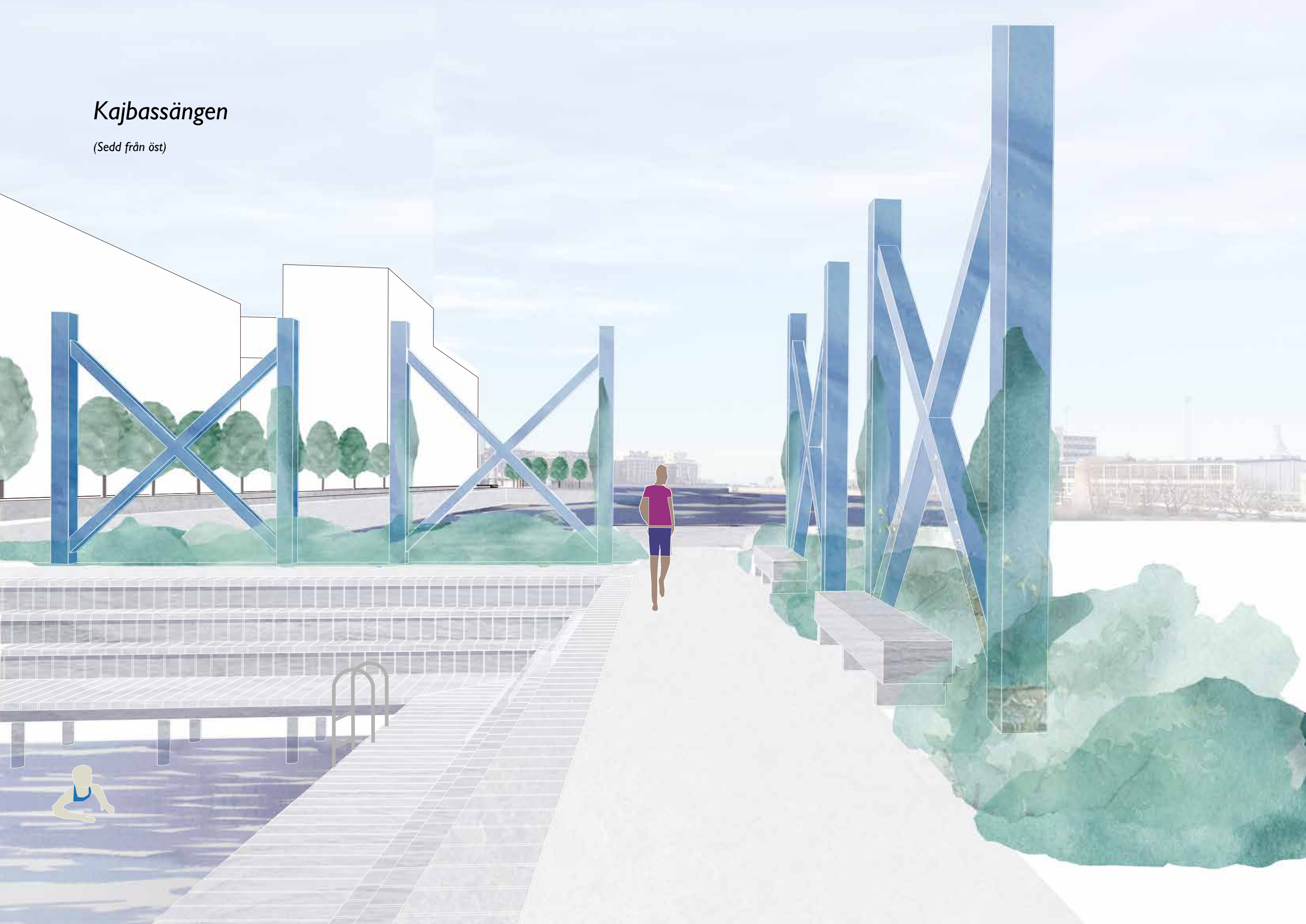
Soldäcket - sektion c-c  
Soldäck i omålat trä



Kajbassängen - sektion e-e  
Befintliga fackverk flyttas och återanvänds.

# Kajbassängen

(Sedd från öst)





# kopplingen till staden

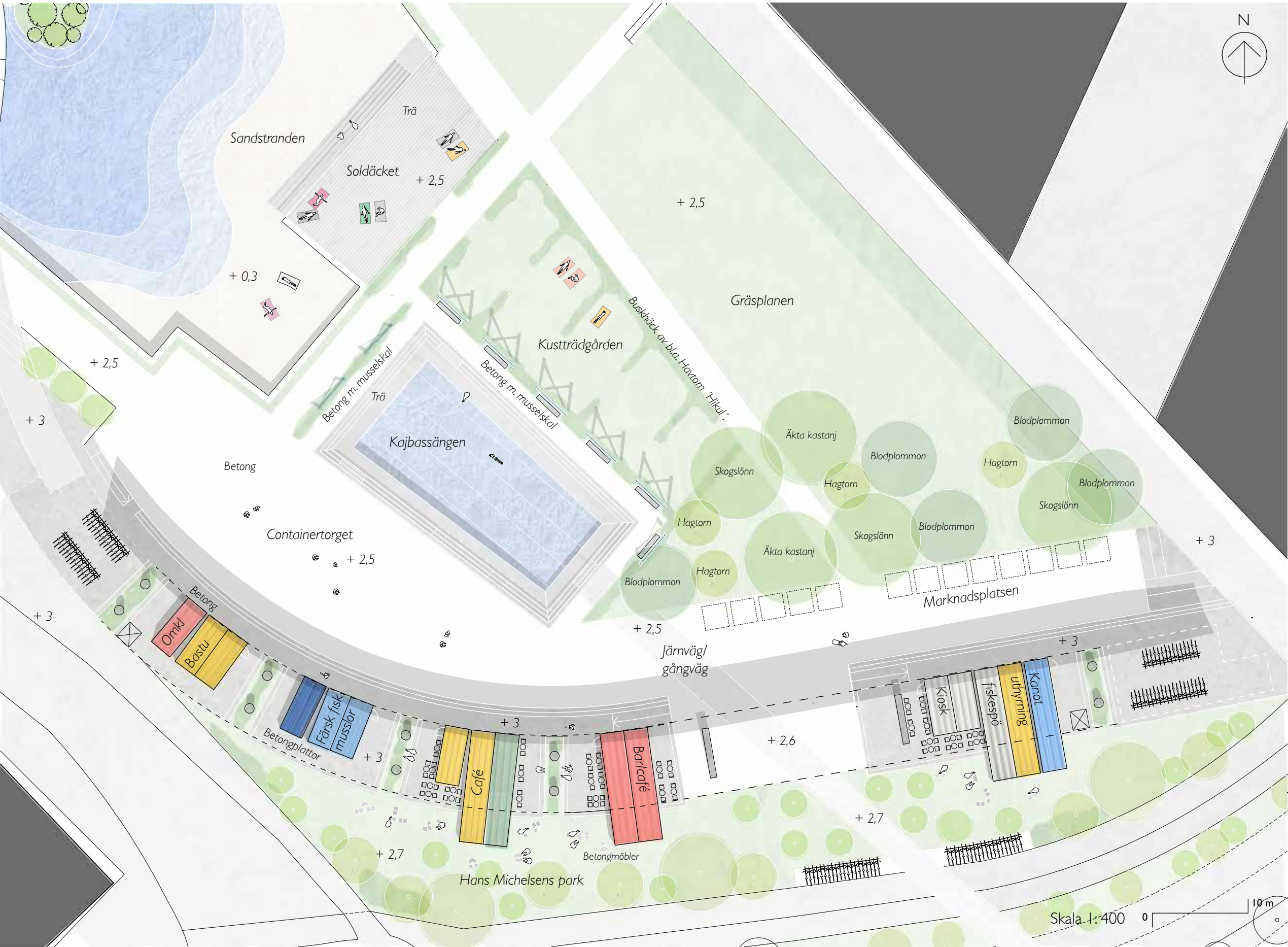
Eftersom Smörkajen är planerad att bli en del av Malmös innerstad med bostäder, kontor och centrumverksamhet så blir parken likt ett nav eftersom platsen ligger mellan dessa funktioner. Platsens koppling till staden innehåller funktioner som ett torg med en stor öppen oplanerad hårdgjord yta som kan användas till olika saker vid olika tillfällen. Torget kallas Containertorget för att det ramas in av ombyggda containrar som kan bli lokaler för bland annat café, bar, fiskebutik, bastu, kanututhyrning och kiosk. Containrarna är placerade under bilbron men på + 3 m, så 50 cm högre upp än torgytan och på samma nivå som resten av byggnaderna i området.

Containrarnas mellanrum leder parkens och kajstråkets besökare ut mot en gröntyta som mer liknar en stadspark där uteserveringar har flutit ut i gräset och under träden. Den här

grönytan kallas Hans Michelsens park och ligger vindsyddat. Grönytan har en variation av stadsträd såsom ginko, ek, lind och korstörne. Gliporna skapar också inramade siktlinjer där de som går eller cyklar söder om parken får glimtar av havet och parken, och tvärtom, de som befinner sig i parken kan se ut mot Hans Michelsensgata och innerstaden söderut.

De öppna siktlinjerna finns kvar och från torget kan man se över till Hullkajen med dess industribyggnader eller ut mot öppnare vatten.

Den bit av järnvägen som finns på platsen blir kvar för att återkoppla till den struktur som löper vidare genom Nyhamnen och binder samman framtida kvarter i området. Järnvägsstrukturen blir en gångbana som leder gående över till andra sidan Hans Michelsensgata.



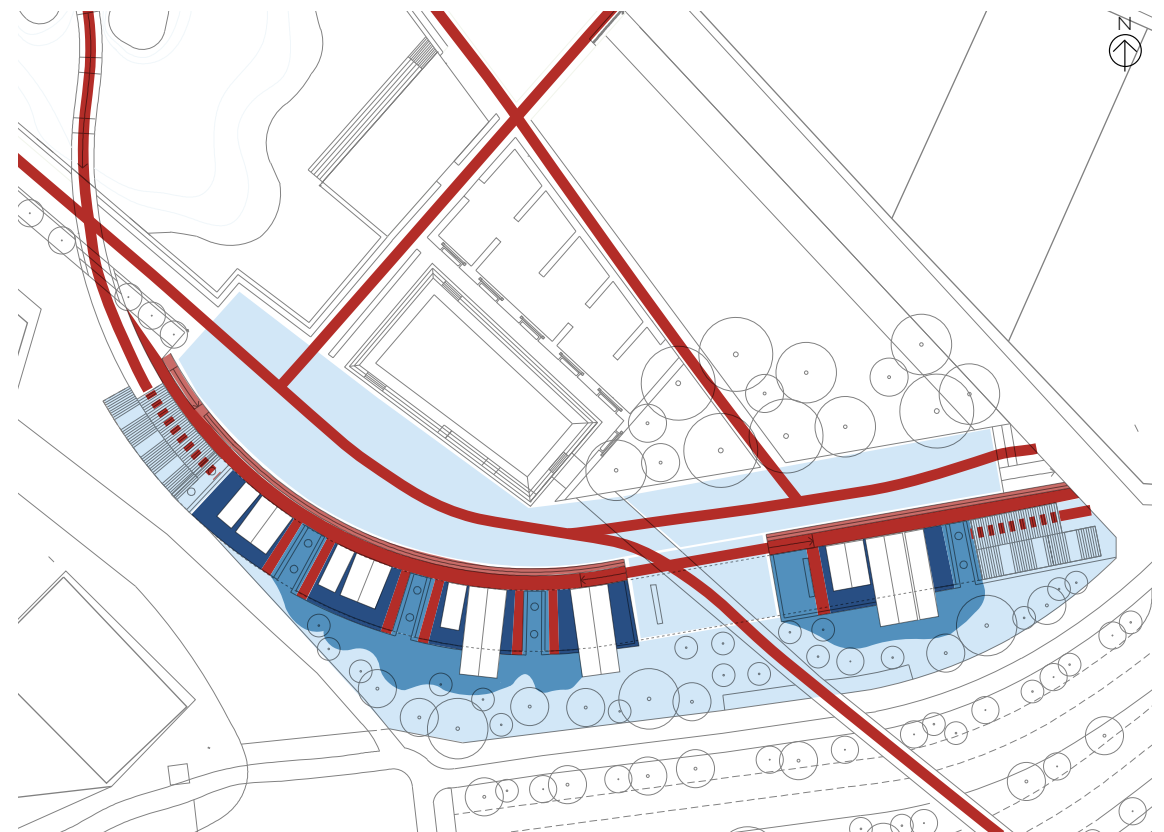
# Containertorget

## Containrarna och mellanrummen

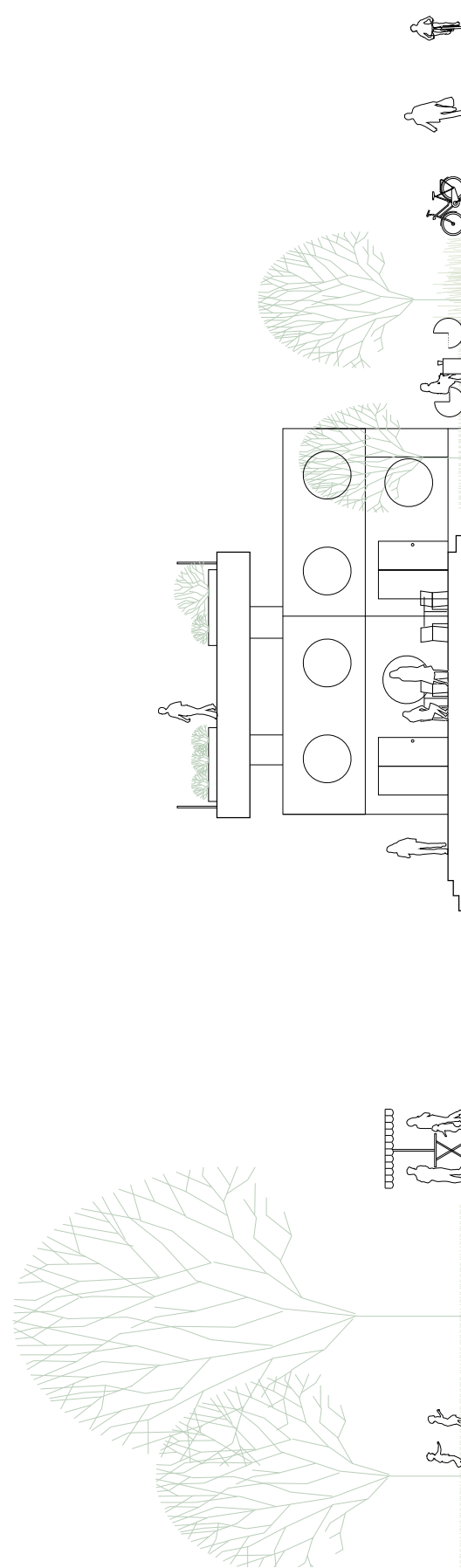
Att uteserveringarna är vända från parken, ut mot Hans Michelsens park är på grund av söderläget där. Solen ligger på och tränger sig också in i mellanrummen och lyser upp sittplatserna vid planteringarna. Klätterväxter ringlar sig upp längs med rampens betongpelare som är placerade i mitten av planteringen.

## Ramppromenaden

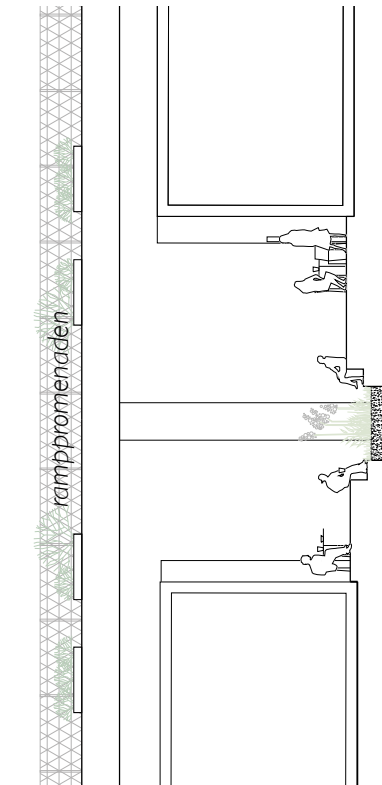
Bilrampen har blivit tillgänglig med hjälp av trappor och hiss. Härifrån går det att både se ut över hamnen och över Malmös innerstad. Vattenvägens rörelse kopplar på bilrampens rörelse och om man följer den organiska rörelsen erfar man både platsens högsta punkt och platsens lägsta på samma promenad.



- offentligt: torgyta, Hans Michelsens park
- semi-privat: kan användas av allmänheten och verksamheter
- privat: ytorna precis utanför verksamheterna
- rörelse/ flöde



containertorget (marknadsplatsen) - sektion f-f



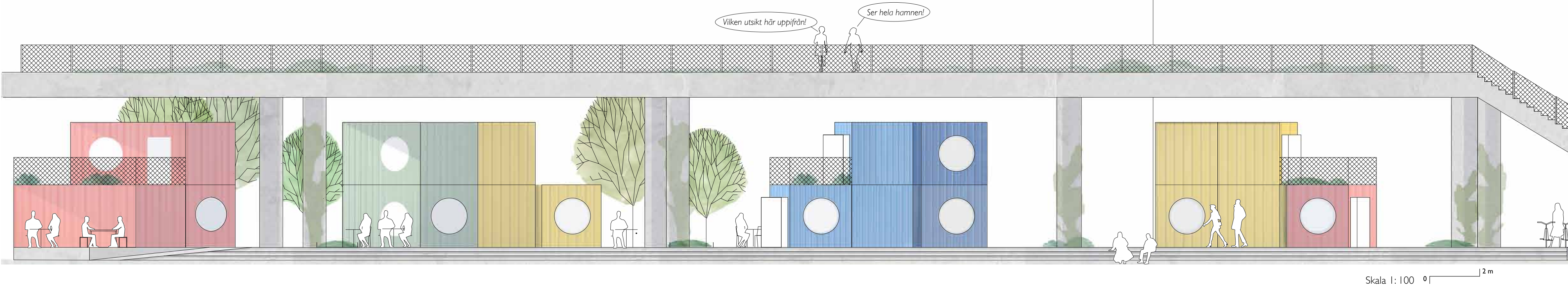
gliporna mellan containrarna - sektion g-g



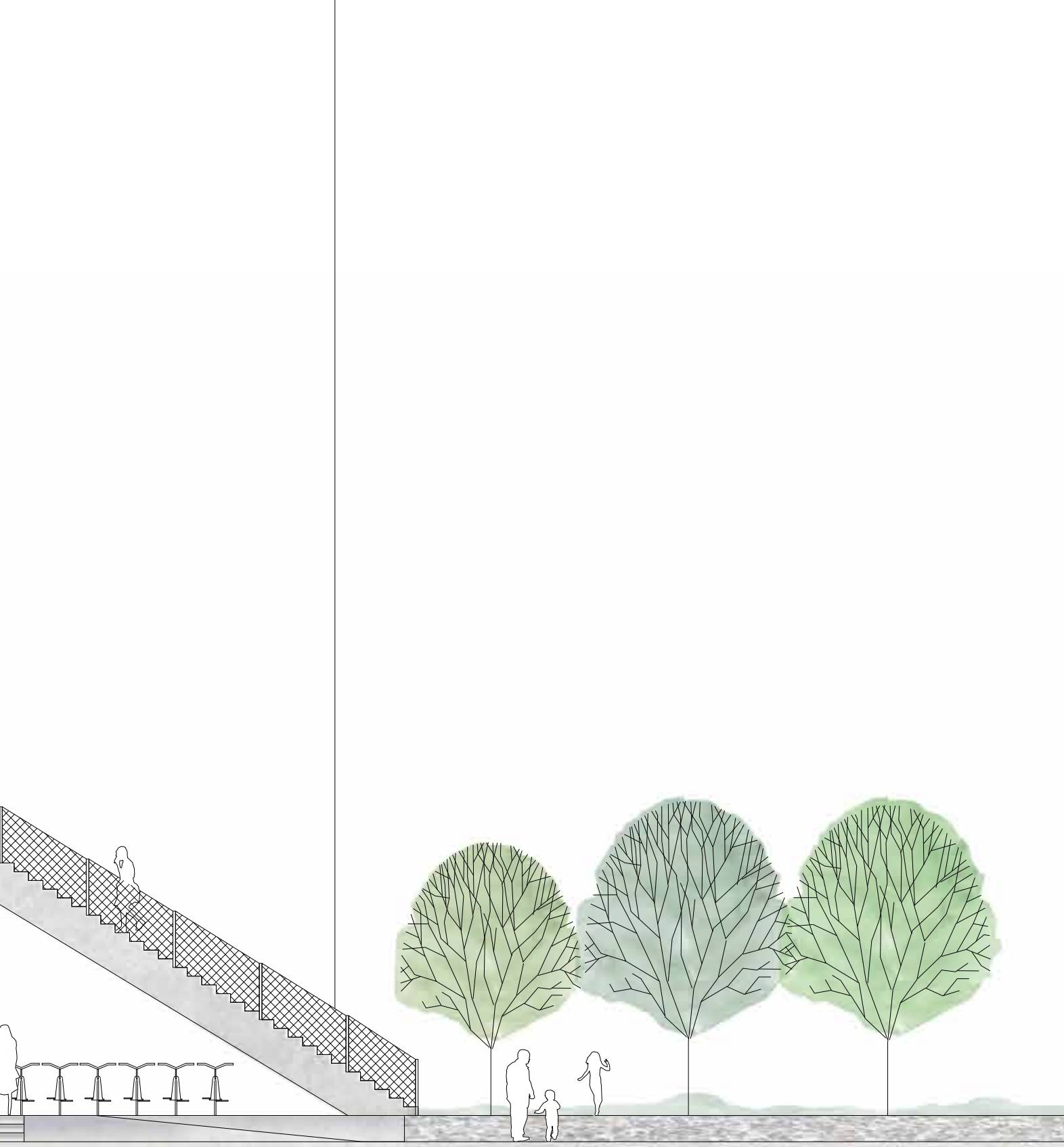
Skala 1:200 0 5 m



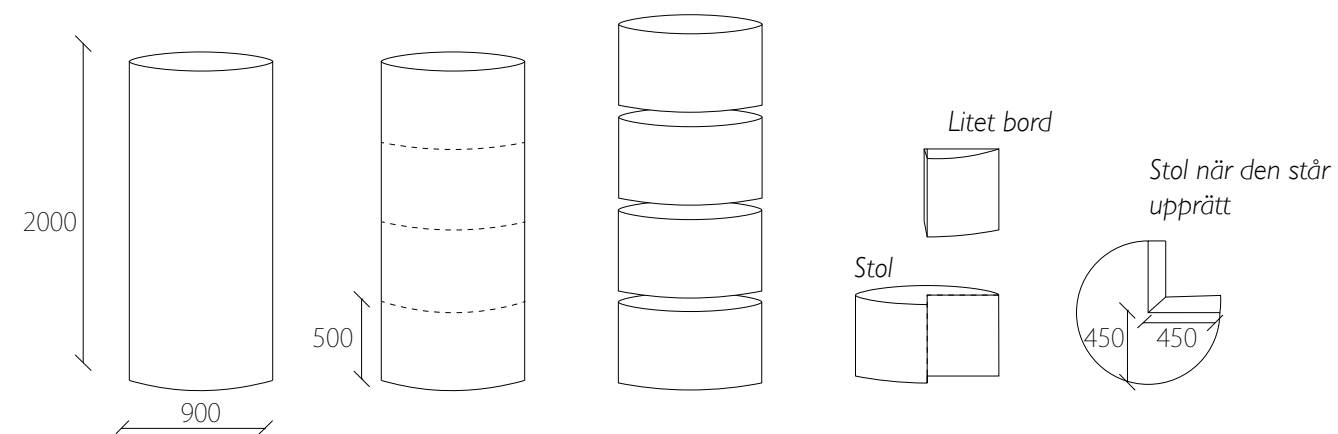
Containertorget - elevation (från norr)



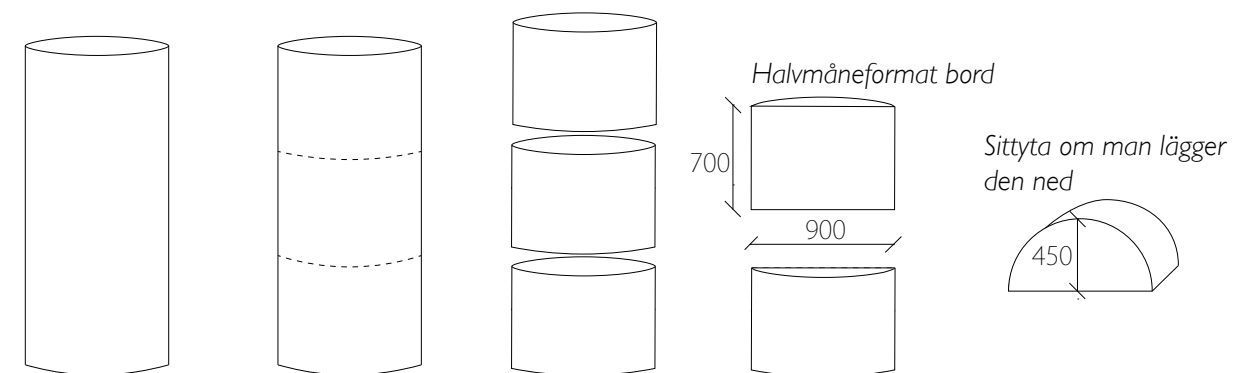




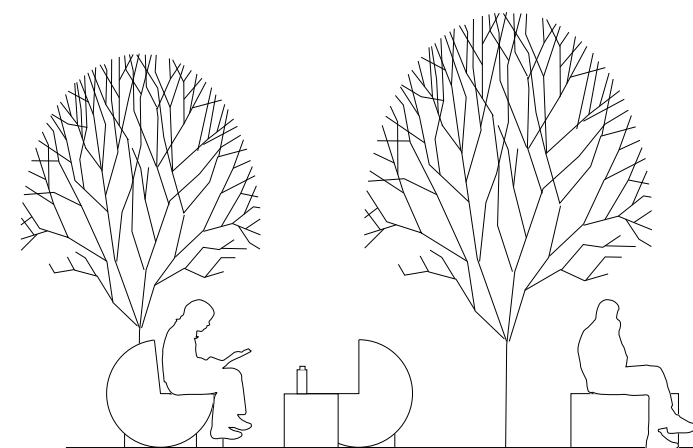
## detalj betongmöbler



Det finns 4 st sådan här betongfundament som är runda på platsen. 3 används till att göra stolar och små bord



Ett betongfundament används till att göra halvmåneformade sitttor eller bord.



Små kilar monteras undertill så att stolarna står stabilt

Skala 1:50 0 1 m

04.

# reflektion

---



## Om att bevara platsens varande och inneboende kvalitéer

För att kommentera gestaltungsförslaget så anser jag att tillräckligt mycket av platsens varande och inneboende kvalitéer har kunnat bevaras och bli en del av Ångbåtsparken- och Ångbåtskajens nya funktioner. En fördel med platsen har varit att området inte ska exploateras och att den befintliga marknivån inte behöver ändras. Det har gjort det lättare att bevara de kvalitéer som jag ansett varit viktiga. Även om området ska saneras och markbeläggning tas bort är markbeläggningen redan såpass sliten att det ändå inte hade varit motiverat att återanvända den på samma sätt. Saneringen kommer också att möjliggöra för andra kvalitéer på platsen såsom mycket vegetation eftersom marken redan är uppgrävd och kan bli planteringar.

Platsens varande som manifesterats i Hullkajens byggnader, havets närvaro, bilrampen, stentrappan och minnesmonumentet, stickspår efter järnvägen och den flikiga kajstrukturen har kunnat användas i förslaget. Platsens läge har gjort att det öppna landskapet mot Nyhamnsbassängen och utblickarna mot Hullkajens byggnader finns kvar. Havets närvaro har stärkts med kopplingar ner till vattnet genom Vattenvägen, Kajbassängen, Soldäcket och Sandstranden, även bevarandet av stentrappan och dykdalben är rumsliga element som för besökaren närmre vattnet. Bilrampen har redan i detaljplanen fått rivningsförbud, liksom stentrappan, minnesmonumentet och dykdalben. Den flikiga kajstrukturen stärks genom att Kajbassängen tar tillvara på utrymmet under tågfarjerampen (vilket är en konstruktion som ej kan bevaras), även om inte kajen helt går in i Kajbassängen är det tydligt att en befintlig struktur har tagits tillvara. Stickspårets fotavtryck blir en del av det större promenadstråk som även Ångbåtskajen är en del av. Stickspåren kopplar Ångbåtsparken visuellt med grönytan på andra sidan Hans Michelsensgata.

Platsens befintliga kvalitéer såsom fackverken i stål (som håller upp delar av en befintlig terminalbyggnad som ska rivas), betongfundamenten, den spontana vegetationen, vattnets föränderliga kvalitéer, betongklumpen och det krossa-

de musselskalet har i förslaget delvis kunnat återanvändas och få en ny funktion. Fackverken i blåmålat stål flyttas till Kajbassängen där tågfarjerampen i stål tagits bort. Fackverkens stål återkopplar till den rivna konstruktionen i stål och ramar in Kajbassängen. Betong är ett material som finns mycket på platsen och betongfundamenten skärs ut till möbler för att de inte tillför så mycket till platsen om de hade bevarats med den funktion de var gjorda för. Den spontana vegetationen tillåts etablera sig vid sidan av kajkanten längs med hela kajen och även i Strandängen, ett koncept som kräver vidare utveckling. Musselskal kommer det att finnas gott om på platsen i framtiden och det hade varit intressant att använda det i växtbäddar. Vattnets föränderliga kvalitéer går att uppleva genom de kopplingar till vattnet som är beskrivet ovan. När marin vegetation har etablerat sig och fiskar och andra djur kommer dit blir den kvalitén ännu mer betydelsefull och givande. Betongklumpen kommer att återanvändas och få en ny funktion som utkikspost i Hallonbåtsparken.

## Den marina miljön

Eftersom jag har en starkt intresse för hav och hållbara sätt att nyttja havet har det varit intressant att övergripande gestalta ytan som finns under vattnet. Sätt att gå tillväga för att skapa en ökad biologisk mångfald i haven är också av intresse för andra och något jag kan dela med mig av.

## Processen

Jag anser att den iterativa metoden jag har använt mig av har passat bra till vad jag vill åstadkomma med arbetet. Eftersom att arbetet skulle utmynna i ett gestaltungsförslag har den iterativa processen hjälpt den kreativa processen. Det är ingen strikt metod utan följsam och har agerat mer som en påminnelse om hur jag kan komma vidare om t.ex. skissandet blir inspirationslöst och att jag då kan göra ett avbrott i gestaltningen med att besöka andra platser, läsa eller bygga en fysisk modell. I efterhand förstår jag att specifikt besök på andra platser och upptäcka andra projekt har påverkat arbetet väldigt positivt.

## Avgränsningarna

Hur klimatet i framtiden kan påverka platsen har varit viktigt i det här arbetet men fokus har lagts på specifikt översvämningar från havet eftersom platsens koppling till havet har varit en stor del av konceptet. Även om vikten av öppen fördröjning av dagvatten har funnits med indirekt som en lösning på ökad nederbörd och torka så är det en avgränsning som behövde göras redan tidigt i arbetet även om det skulle varit intressant att gestalta Hallonbåtsparken och Strandängen (som är menade att vara betydande delar av den öppna dagvattenhanteringen i Ångbåtsparken).

## Livslängd Vattenvägen

Ur ett hållbarhetsperspektiv är det värt att reflektera över Vattenvägens livslängd eftersom det är konstruerat i trä och vågor av saltvatten kommer att skölja över det ofta när det blåser upp. På grund av vind och vatten kommer trädäcket inte bli beständigt i det långa loppet men å andra sidan är virket relativt lätt att byta ut, en förnybar resurs, relativt billigt jämfört med annan beläggning och ett material som traditionellt använts i marina sammanhang. År 2100 beräknas havet höjas till 1 m, vilket är på den nivån trädäcket är beläget i förslaget. Längre fram kanske trädäcket renoveras, höjas upp, eller bytas ut till en annan konstruktion som underlättar mötet med vattnet.

## Tankar om bevarande

När det kommer till bevarande av en plats kvalitéer i "verkligheten" så är den processen mer komplicerad och många röster vill höras. Min kontakt med Malmö Stad har gett mig en ökad insikt i hur processen av att bestämma hur området ska se ut går till. Det ska vara en konsensus mellan många olika krafter såsom politiska, ekonomiska, tekniska och estetiska. Det här gestaltungsförslag är i viss mån en motpol till den processen eftersom det endast är jag som suttit och gestaltat. Hela konsensusprocessen har uteblivit.

Syftet med det här arbetet har varit att hitta verktyg att förstå en plats kvalitéer oavsett

vilken typ av historia platsen har. Att bevara ett industriellt arv (såsom Nyhamnen med dess tydliga strukturer och konstruktioner som säger något om platsens historia) har inte alltid konsensus och de krafter som vill ha ett "tabula rasa", ett blankt blad på en sådan plats, inte är medvetna om de kvalitéer som platsen har. Därför tror jag att dessa konsensusprocesser som sker mellan olika parter som har olika åsikter i slutändan är väldigt betydande för om en industriell plats tillåts bli bevarad. Man tvingas till att lyssna på andras åsikter och andras kunskap.

Det viktigaste i en sådan här process är ett gemensamt gediget förarbete mellan dessa parter långt innan platsens ska utvecklas. T.ex. är det viktigt att sätta gemensamma mål och sträva efter samma resultat så att processen inte blir att man motarbetar varandra.

En annan diskussion som jag fört med mig själv under arbetets gång har handlat om vad bevarande av olika element egentligen skapar för intryck. Det är inte säkert att bara för att man bevarar eller återanvänder ett element så tillför det mening på platsen. T.ex. när fackverken i stål flyttades från att ha en bärande funktion till en byggnad till att stå som rumsindellare vid Kajbassängen så gick tanken ett extra varv. Samtidigt är det lustfyllt att gestalta och återanvändning kan skapa oväntade rumsligheter och oväntade erfarenheter för besökare.

## Vad skulle kunna göras annorlunda?

Det som hade kunnat göras annorlunda är att arbetet hade begränsats ännu mer och i ett tidigare skede. Platsen jag tagit mig an är stor och arbetet har känts splittrande emellanåt. Det hade underlättat om fokus hade legat på endast kopplingar ner mot vattnet, eller endast parkområdet som kan översvämmas från havet för att få en mer specifik uppgift och kunna gå djupare ner i mina undersökningar och gestalta på en mer detaljerad nivå.

Det som även saknas i arbetet är en diskussion om hållbarhet och hur mer material på platsen kan återanvändas. Nu är det mycket betongbeläggning i gestaltungsförslaget vilket inte har en djupare anledning än att det passar på platsen.

05.

# referenser

---



## Elektroniska källor

Boverket (2019). *Pooler, dammar och brunnar - Boverkets byggregler (2011:6) - föreskrifter och allmänna råd - avsnitt 8:951*. Tillgänglig via <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggnade/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/sakerhet/pool/> [Hämtad 2021-01-13]

Franzén, C, Johansson, J, Tolikas, A (2019). *Nyhamnens Historia*. Tillgänglig via <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Nyhamnen/Nyhamnens-historia.html> [Hämtad 2020-10-15]

Fredriksson, C, Hanson, H, Persson, O. (2014). Planering för ett förändrat klimat – strategi för att hantera stigande havsnivåer i fysisk Planering i Ystad, Skåne. *VATTEN – Journal of Water Management and Research*, 70, ss. 205–214. Lund. Tillgänglig via [http://lup.lub.lu.se/search/ws/files/21600103/klimatanpassning\\_ystad.pdf](http://lup.lub.lu.se/search/ws/files/21600103/klimatanpassning_ystad.pdf) [Hämtad 2020-12-10]

Malmö Stad, Stadsbyggnadskontoret, (2020). *Planbeskrivning - Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Smörkajen) i hamnen i Malmö* (samrådshandling). Malmö: Malmö Stad. Tillgänglig via <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detaljplaner/5611.html> [Hämtad 2020-10-09]

Malmö Stad, Stadsbyggnadskontoret, (2020). *Detaljplan (5611) för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Smörkajen)*. Malmö: Malmö Stad. Tillgänglig via <https://malmo.se/download/18.1326ee9d-17497b015e37a701601650959058/Dp%205611%20Plankarta%20samr%C3%A5d.pdf> [Hämtad 2020-10-09]

Malmö Stad (2019). *Översiktsplan för Nyhamnen - Fördjupning av Översiktsplan för Malmö*. Malmö: Malmö Stad. Tillgänglig via <https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162f71610101752580/%C3%96versiktsplan%20f%C3%B6r%20Nyhamnen,%20antagen%20december%202.webb.pdf> [Hämtad 2020-09-15]

Palmgren, M (2020). *Återfyllnad av hamnbassäng vid Nyhamnen* (PM till Malmö Stad). Malmö: Marint Kunskapscenter. Tillgänglig via mejlkontakt med Malmö Stad.

SMHI (2011). *Klimatanalys för Skåne län - rapport nr 2011-52*. Norrköping: SMHI. Tillgänglig via [https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c84402730f3d/1528811635925/LSTM-SMHI\\_2012\\_Klimatanalys%20f%C3%B6r%20Sk%C3%A5ne%20l%C3%A4n.pdf](https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c84402730f3d/1528811635925/LSTM-SMHI_2012_Klimatanalys%20f%C3%B6r%20Sk%C3%A5ne%20l%C3%A4n.pdf) [Hämtad 2020-11-05]

SMHI (2015). *Framtidsklimat i Skånes län – enligt RCP-scenarier*. Norrköping: SMHI. tillgänglig via [https://www.smhi.se/polopoly\\_fs/1.95718!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/Framtidsklimat\\_i\\_Sk%C3%A5ne\\_L%C3%A4n\\_Klimatologi\\_nr\\_29.pdf](https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95718!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/Framtidsklimat_i_Sk%C3%A5ne_L%C3%A4n_Klimatologi_nr_29.pdf) [Hämtad 2020-11-05]

VA syd (2020). *Bräddning i Malmö*. Tillgänglig via <https://www.vasyd.se/Artiklar/Avlopp/Braddning-i-Malmo> [Hämtad 2020-12-15]

## Litterära källor

Dee, C. (2011). *To design landscape : art, nature and utility*. London : Routledge

Hague, C, Jenkins, P. (2005). *Place identity, planning and participation*. London, New York : Routledge

Malmö Frihamnsaktiebolag. Malmö Hamnförvaltning (1972). *Malmö Hamn - Port of Malmö*. Malmö: Malmö Hamnförvaltning/Malmö Frihamnsaktiebolag

Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius loci : towards a phenomenology of architecture*. New York : Rizzoli

## Figurer

### Figur 1

Larsson, Å.W. (1972). *Tall Ships Race* [målning]. Accessionsnummer: MM 060060:264. Malmö Museer. Tillgänglig via <http://carlotta.malmo.se/carlotta-mmus/web/object/264145>

### Figur 2

Malmö Stadsbyggnadskontor (1901). 481M7\_2. Tillgänglig via mejlkontakt med stadsbyggnadskontoret

### Figur 3

Lundh, G. (1940). *Färjan Malmöhus vid ångfärjestationen*. Accessionsnummer: GL 002034. Malmö Museer. Tillgänglig via <http://carlotta.malmo.se/carlotta-mmus/web/object/621944>

### Figur 4

Malmö Stad/Lantmäteriet (Rikets allmänna kartverk) (1972). *Malmö Hamn*. Inscannad från: Malmö Frihamnsaktiebolag. Malmö Hamnförvaltning (1972). *Malmö Hamn - Port of Malmö*. Malmö: Malmö Hamnförvaltning/Malmö Frihamnsaktiebolag

(Alla andra foton, illustrationer, ritningar och diagram som finns med i arbetet tillhör författaren)

